Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

POLSKI TOURING KLUB PTK

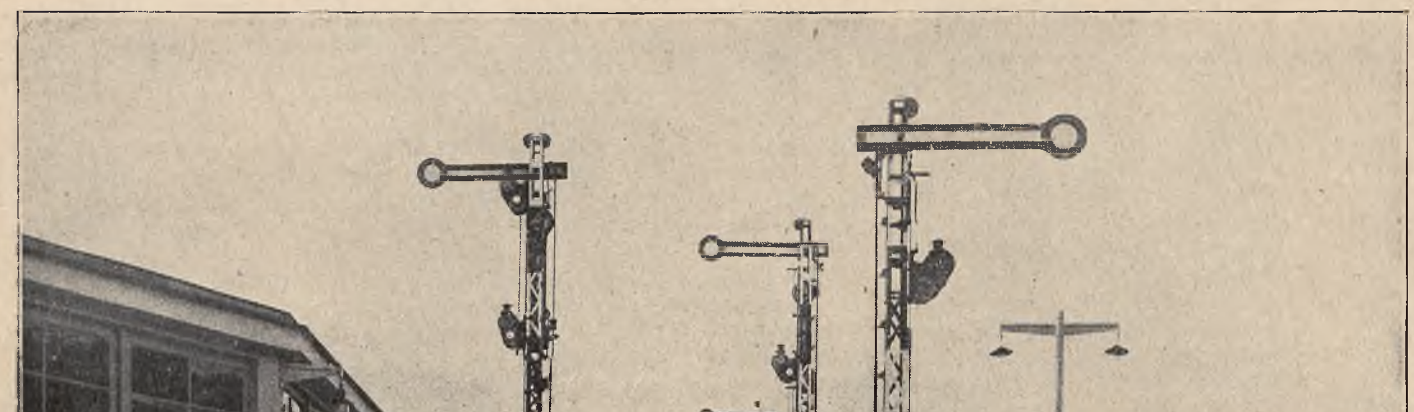
# Auto i Turysta

ROK I
Nr. 11/12

15 WRZESIEŃ 1930 ROKU

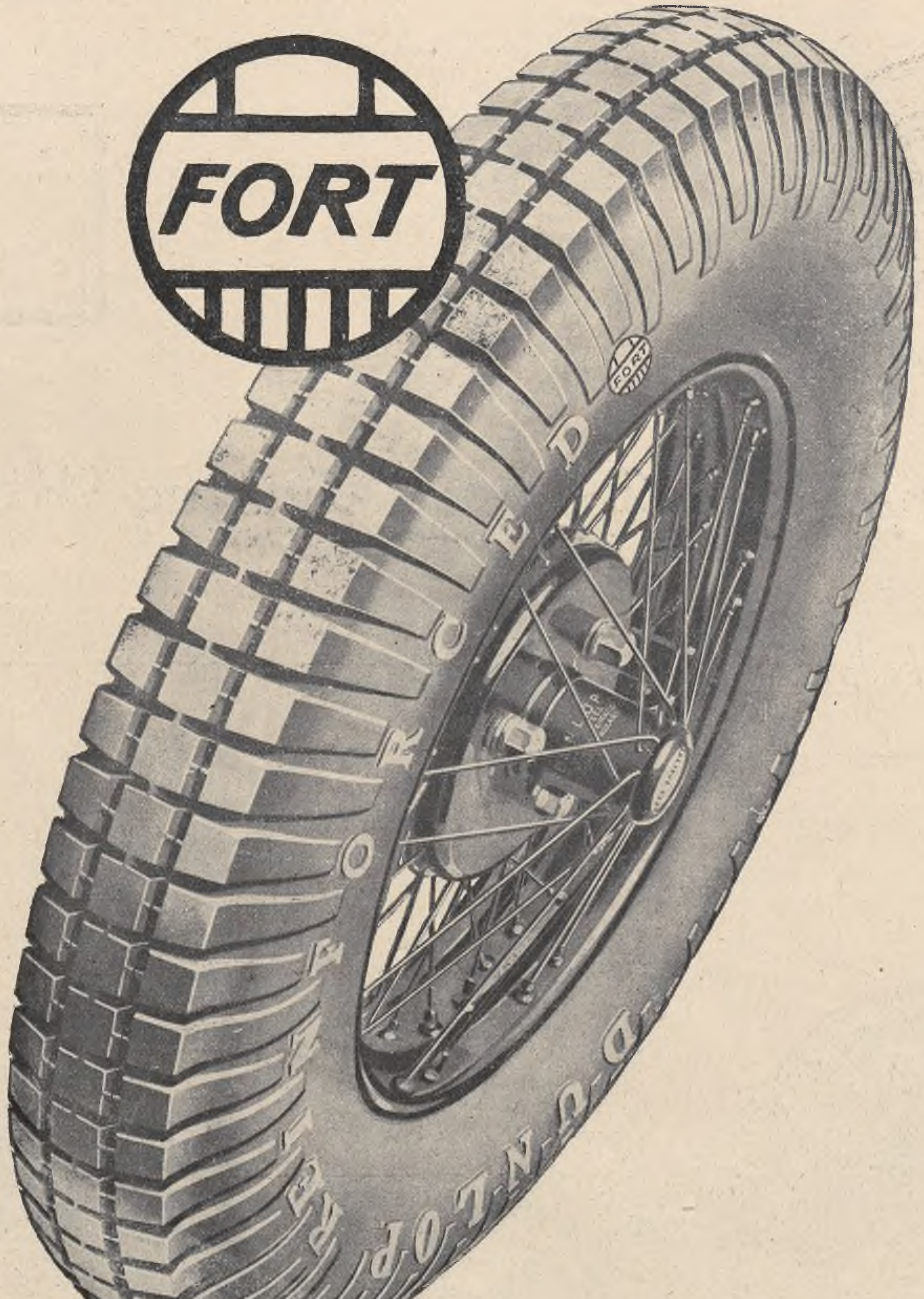
Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

# Polski przemysł komunikacyjny




*Fragment eksponatów Ministerstwa Komunikacji na wystawie «Komtur» w Poznaniu, przeniesionej obecnie częściowo do Warszawy.*

CENA 80 GR.


FORT
REINFORCED
DUNLOP

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 15 WRZESIEŃ 1930 Nr. 11—12

# ZNAMIENNE CYFRY

W ubiegłym numerze naszego pisma zamieściliśmy oficjalny wykaz pojazdów mechanicznych w Polsce na dzień 1 lipca b. r. Niewielu zapewne z pośród naszych czytelników zadało sobie trud dokładnego wejrzenia w cyfry, sumiennie zestawione przez Ministerstwo Robót Publicznych. Większość zapewne poprzestała na przejrzeniu optymistycznej konkluzji: w ciągu półrocza ilość pojazdów mechanicznych zwiększyła się o 3,7 procent. Można zatem uważać, że ogólny roczny przyrost samochodów w Polsce sięga 7 procent.

Teoretycznie rzecz biorąc, nie jest to przyrost mizerny. Przecież Stany Zjednoczone, metropolja samochodu, wykazały w ubiegłym roku przyrost 8-procentowy. Inaczej wygląda ten przyrost przeliczony na cyfry ścisłe. Dla naszego stanu posiadania ten przyrost stanowi około 3.000 pojazdów, zaś w St. Zjednoczonych — 2.000.000.

Te zupełnie niewspółmierne cyfry oczywiście nie obrazują istotnego stanu rzeczy w Polsce. Jednakże sam wgląd w treść tablicy Min. Rob. Publ. daje nam ciekawy obraz gospodarki samochodowej wewnątrz kraju.

Największą ilością pojazdów mechanicznych (9.422) rozporządza Warszawa, gdzie jeden pojazd wypada na 114 mieszkańców. Drugie ilościowo miejsce (7.565) zajmuje województwo Poznańskie, gdzie jeden samochód przypada na 300 mieszkańców. Dalsze miejsca w tabeli zajmują województwa Śląskie i Pomorskie, konserwujące starannie swoją sieć drogową. Najmniej rozpowszechnione są samochody w woj. Tarnopolskiem, gdzie jeden samochód przypada na 4.649 mieszkańców. Jest to stosunek pozatem spotykany tylko w bardzo mało cywilizowanych krajach (Korea, Nigerja, lub Arabia).

W tych warunkach tylko gwałtowny, żywiołowy rozwój automobilizmu może uczynić samochód sprzętem powszechnego użytku. Przy 7-procentowej progresji rocznej przez długi szereg lat będziemy kroczyli w ogonie państw cywilizowanych, traktujących samochód, jako przedmiot pierwszej potrzeby.

Czy jest to w obecnych warunkach ekonomicznych i drogowych możliwe? Wzmiankowana tabela pozwala twierdzić, że brak dobrych dróg tamuje, lecz nie uniemożliwia rozwój automobilizmu. Województwo Poleskie, dzielnica najbardziej pod względem drogowym upośledzona wykazuje półroczny przyrost 19.6 procent. Natomiast w województwie Łódzkiem, łącznie z miastem przybyło w tym samym okresie zaledwie 0.1 (to nie błąd drukarski — jedna dziesiąta procentu!).

Zatem przyczyny słabego rozwoju automobilizmu należy doszukiwać się w drugim zasadniczym czynniku — braku pieniędzy. Nie jest to oczywiście żadna rewelacja, — przy obecnym stanie dobrobytu szerokich mas nabycie samochodu dla człowieka nawet średnio zamożnego jest wydatkiem bardzo znacznym. Firmy samochodowe, które przed paru laty prosperowały wcale nieźle, dziś poza nielicznemi wyjątkami z trudem wegetują.

Ilość tych firm jest stosunkowo znaczna. Mimo nielicznej klijenteli każda z tych firm, pragnąc utrzymać się na rynku, musi utrzymywać znaczny personel techniczny, obszerne warsztaty i magazyny części zamiennych. Wskutek tego reperacje samochodów i koszty pośrednictwa przy sprzedaży maszyn są niewspółmiernie wysokie w stosunku do ich fabrycznej ceny.

Szukając wyjścia z tego błędnego koła, poszukajmy porównania z jakimkolwiek krajem, znajdującym się w podobnych warunkach ekonomicznych. Najbardziej miarodajne jest porównanie z naszą południową sąsiadką — Rumunją. Powszechnie jest znane, że Rumunja posiada sieć drogową słabo rozbudowaną i niezbyt dobrze utrzymaną. Stan dobrobytu szerokich mas nie jest lepszy od naszego, zniszczenie powojenne ciągle jeszcze daje się we znaki. Warunki są prawe identyczne, różnica w danym wypadku jest tylko ta, że rząd rumuński zastosował do importu samochodów politykę wielce liberalną. Cła nie są niskie, ale i nie wyższe, niż w krajach produkujących samochody. Skutek jest taki, że ceny samochodów w Rumunji są stosunkowo niewysokie i mimo niekorzystnej konjunktury handel samochodami prosperuje znakomicie. W ostatecznym rezultacie ilość samochodów w stosunku do ludności jest w Rumunji dwa razy większa, niż w Polsce.

Nie pociągnęło to za sobą katastrofalnych skutków dla skarbu rumuńskiego, kraj natomiast z rozwoju automobilizmu ciągnie znaczne korzyści.

To porównanie warto wziąć pod uwagę przy rozważaniu podjętego niedawno projektu dalszego podwyższenia ceł na samochody w Polsce. Protekcyjna polityka celna tak długo nie będzie miała uzasadnienia, aż przemysł krajowy będzie mógł zaspokoić znaczną część zapotrzebowania.

Podwyższeniem ceł można oczywiście zatamować import samochodów, wszakże wówczas dochody skarbu z tego źródła spadną do minimum, natomiast zwiększy się liczba bezrobotnych wskutek likwidacji licznych placówek samochodowych.

# Polska sieć komunikacyjna

W polskiej sieci komunikacyjnej siłą rzeczy czołowe miejsce zajmują koleje tak ze względu na ogromną wagę komunikacji kolejowej, jak też i ze względu na długość polskich linij kolejowych. Polska posiada normalnotorową sieć kolejową długości przeszło 17.000 km. oraz 2.200 linij wąskotorowych, pozostających pod zarządem kolei państwowych. Pozatem istnieją jeszcze liczne kolejki prywatne parowe i elektryczne. W ten sposób kolejowa sieć komunikacyjna w Polsce liczy 20.000 klm., zajmując 5-te miejsce w Europie.

Jest to potężna machina komunikacyjna o skomplikowanym organiźmie, która stoi już dzisiaj na wysokim poziomie, dorównującym najlepiej zorganizowanym kolejom zagranicznym. Mówiąc o kolejnictwie polskiem nie można pominąć pracy ubiegłego dziesięciolecia, jaka dokonana została w tej dziedzinie. Pamiętać należy, że kolejnictwo polskie zastało swój warsztat pracy w roku 1919 w ruinach i zgliszczach, przyczem tak aparat techniczny jak i administracyjny znajdował się w całkowitym rozkładzie. Jednem słowem pracę należało rozpoczynać od podstaw i budować tak wspaniały dzisiaj gmach kolejnictwa polskiego od fundamentów.

Jak olbrzymią była ta praca, która dzisiaj dobiega już prawie końca, niech świadczą cyfry, które zawsze mówią najwyraźniej. W roku 1918 polskie władze kolejowe zastały 41% zniszczonych przez działania wojenne mostów kolejowych większych, a 22% mostów mniejszych. W ogólnej ilości 2.399 sztuk w chwili obecnej odbudowa mostów dobiega końca, a za lat 4, a więc w roku 1934, według ustalonego planu odbudowy na całej polskiej sieci kolejowej nie będzie nietylko ani jednego mostu zniszczonego, ale nawet mostu prowizorycznego. A podkreślić należy, że wśród mostów zniszczonych, dzisiaj już odbudowanych, były mosty o olbrzymiem znaczeniu dla ruchu, a między innemi wielkie mosty przez Niemen pod Grodnem, Bug pod Małkinią, Prut pod Jaremczem i przez Wisłę pod Dęblinem. Lecz mosty, to tylko cząstka ogromu zniszczeń, jakie pozostawiła po sobie wojna na ziemiach polskich. Akcja wojenna, przerzucająca się z jednego krańca ziem polskich na drugi, nie szczędziła linij kolejowych, budynków, wszelkiego rodzaju technicznych urządzeń, zabezpieczających i stacyjnych. Wszystko to trzeba było odbudować możliwie jaknajprędzej, aby sieć kolejową postawić na takim poziomie, jakiego wymaga normalnie pulsujące życie gospodarcze wielkiego państwa.

Zarząd kolei polskich poza zabliźnieniem ran wojennych, musiał przystąpić jak najszybciej do scalenia pod względem komunikacyjnym rozerwanych do niedawna na trzy części ziem polskich. Było to zagadnieniem niezmiernej wagi, tak ze względu na konieczność łatwej aprowizacji całego kraju, jak i ze względów gospodarczych, administracyjnych i obronnych. Trzeba było przystąpić do budowy nowych linij, co nie było rzeczą łatwą, jeżeli się zważy, że budowa nowych linij pociąga za sobą ogromne koszta, pomijając już nakład pracy organizacyjnej i technicznej. Poza budową nowych linij należało jaknajszybciej z gruntu przebudować i umocnić szereg linij kolejowych, wybudowanych w czasie wojny przez wojska okupacyjne naprędce w sposób nie liczący się z koniecznemi warunkami technicznemi. A linij takich wybudowano w czasie wojny światowej na ziemiach polskich około 320 klm. Dzisiaj są one wszystkie przebudowane i odpowiednio umocowane.

W dziedzinie budowy nowych kolei opracowało Ministerstwo Komunikacji obszerny, na dłuższy okres czasu obliczony, plan inwestycyjny, który stopniowo w miarę rozporządzalnych środków wprowadzany jest w życie. Plan ten przewiduje przedewszystkiem likwidację szkodliwej polityki komunikacyjnej zaborców na ziemiach polskich, która nigdzie nie liczyła się z wymogami gospodarczemi poszczególnych połaci kraju, a budując nowe linje, brała pod uwagę tylko względy strategiczne. Realizując wielki plan inwestycyjny, polski zarząd kolejowy wybudował dotychczas 654 km. nowych linij kolejowych w różnych częściach kraju. Są to wszystko linje pierwszorzędnego znaczenia gospodarczego, a większość z nich jest związana z potrzebami gospodarczemi Górnego Śląska i polskiego morza.

Omawiając większe prace Ministerstwa Komunikacji, nie można pominąć rozbudowy węzła warszawskiego. Ministerstwo Komunikacji, projektując nowe linje i zgęszczając polską sieć kolejową, brało zawsze pod uwagę ogólne warunki gospodarcze kraju i jego wymogi oraz możliwości rozwoju na przyszłość. Budując nowe linje, kładzie się nacisk na konieczność równomiernego zasilenia kraju w bogactwa mineralne, jakie posiadamy, ułatwienie równomiernego promieniowania na cały kraj ośrodków przemysłowych, udoskonalenie połączeń z morzem, które jest dla nas bramą ekspansji na cały świat, oraz ułatwienie eksportu i importu węglowego dla wzmożenia wytwórczości krajowej przy równoczesnem przyciąganiu jaknajwiększych ilości transportów tranzytowych w ruchu międzynarodowym.

Poza mniejszemi robotami, jak budowa drugich torów, mijanek, wzmacnianiem na-




*Z wystawy Turystycznej w Bagateli: mapa turystyczna Polskich Kolei Państwowych.*

wierzchni i t d. Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do budowy linji średnicowej na węźle warszawskim, która po ukończeniu, co nastąpi prawdopodobnie w roku 1932, będzie miała pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju stolicy jako punktu centralizującego całe życie kraju. Linja średnicowa, przechodząca częściowo tunelem pod centrum miasta, przeznaczona będzie wyłącznie dla ruchu pasażerskiego i projektowane jest wprowadzenie na niej trakcji elektrycznej. Ruch towarowy skierowany będzie cały pierścieniem linji obwodowych. Rozbudowa węzła prowadzona jest w ten sposób, iż przystosowanie go do zwiększonego, a spodziewanego ruchu może być dokonane bez specjalnego trudu i nakładu kosztu. Jak dalece potrzebny jest węzeł warszawski, nowocześnie przebudowany, mówią o tem przewidywania fachowców, którzy twierdzą, iż w okresie 1935 — 40 ilość pociągów osobowych, przechodzących przez węzeł na dobę wynosić będzie 576, towarowych zaś 208. Pociągi osobowe przewiozą przez węzeł rocznie prawie 20 miljonów pasażerów oraz 23 miljony ton towarów. Ministerstwo Komunikacji doceniając znaczenie możliwie jak najszybszego ukończenia przebudowy węzła warszawskiego, stara się uzyskać na ten cel specjalne kredyty na rynkach zagranicznych, coby pozwoliło na znacznie wcześniejsze oddanie do użytku nowej warszawskiej linji średnicowej.

A trzeba pamiętać, że poza budową nowych linji, poza odbudową mostów kolejowych, musiała młoda administracja kolei polskich włożyć duże sumy w odbudowę budynków kolejowych, urządzeń zabezpieczających i taboru. Trzeba było wybudować szereg reprezentacyjnych dworców pogranicznych, jak np. w Stołpcach, w Zbąszyniu, w Zebrzydowicach oraz wielki dworzec w porcie Gdyni, pomijając już setki zniszczonych i spalonych w czasie wojny mniejszych stacji kolejowych, magazynów i domów mieszkalnych. O pracy dokonanej w tej dziedzinie powiedzą nam znów cyfry. Zarząd kolei polskich w ostatnim dziesięcioleciu wybudował aż 402 wielkie gmachy administracyjne i mieszkalne oraz setki nowych dworców, parowozowni, stacyj wodnych, magazynów i wież ciśnień. W trosce o zapewnienie mieszkań licznej rzeszy pracowników kolejowych wzniosły polskie koleje szereg wielkich kolonji mieszkaniowych, które są właściwie osobnemi miasteczkami. Kolonje takie powstały w Łapach, Nowym Sączu, w Tarnowie i Łazach, gdzie znajdują się większe skupiska pracowników kolejowych ze względu na istniejące w tych miastach warsztaty.

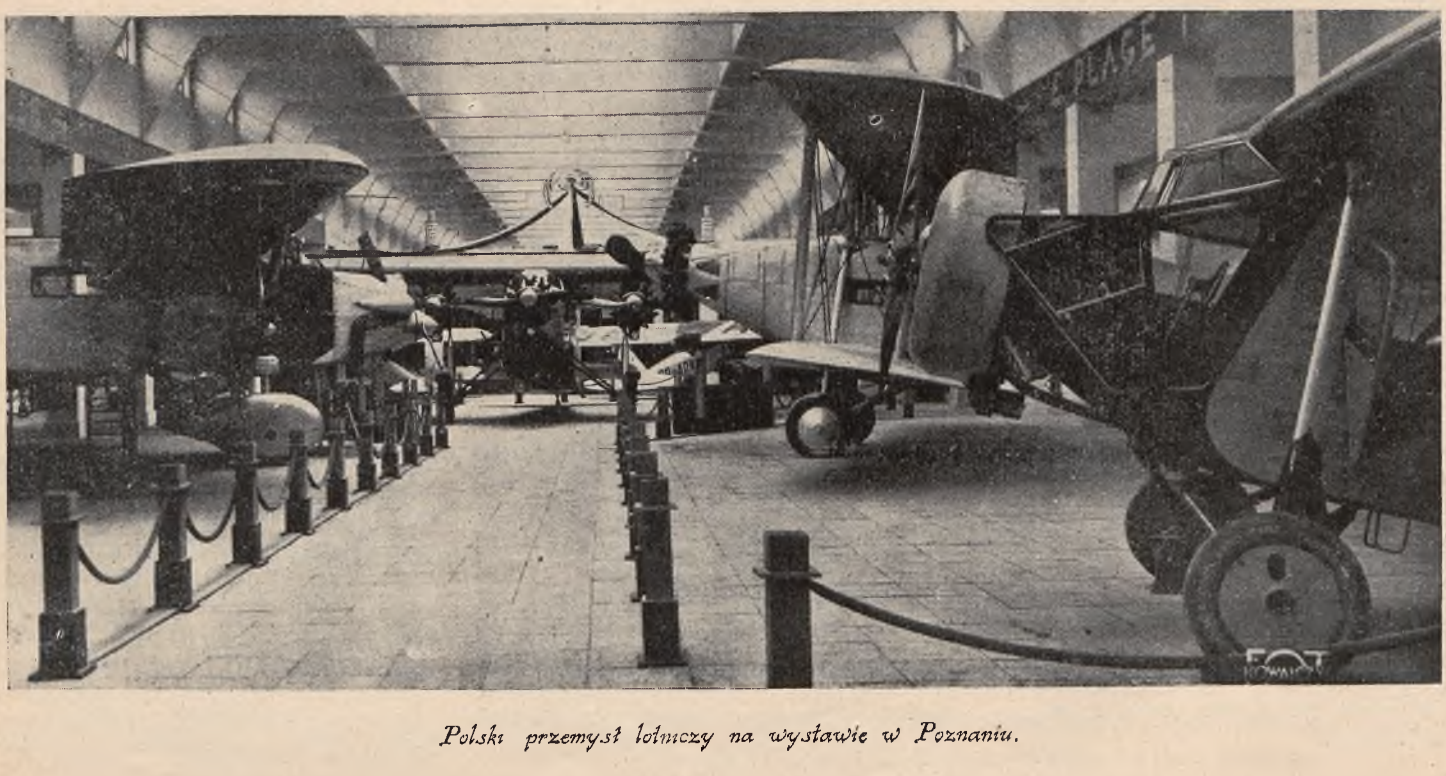
Prócz ustawicznej pracy nad dziełem odbudowy należało również pamiętać o rozwoju polskiej sieci kolejowej i myśleć o realizacji wielkiego programu inwestycyjnego. Że w tej dziedzinie dużo się robi, świadczy fakt, iż Ministerstwo Komunikacji wykonało aż 2585 km. studjów nowych linji kolejowych.

Rzecz jasna, iż plan inwestycyjny, rozłożony na dłuższy okres czasu i zakrojony na tak szeroką skalę nie może być wykonany wyłącznie tylko własnemi środkami zarządu kolejowego, lecz do jego realizacji pociągnięty musi być większy kapitał prywatny. W związku z tem Ministerstwo Komunikacji prowadzi szereg wstępnych prac, zdążających do wyodrębnienia kolejowego majątku i oparcia administracji kolejowej na zasadach handlowych.

Wracając do ciężkiej sytuacji, w jakiej znalazły się koleje polskie w roku 1918, nie można nie wspomnieć o taborze, który posiada tak zasadnicze znaczenie dla kolei. Władze kolejowe w 1918 r. objęły w posiadanie zaledwie 33 tysiące wagonów towarowych, 1758 parowozów oraz 3043 wagonów osobowych przeważnie popsutych i nie nadających się do użytku. Jakże inaczej przedstawia się sytuacja dzisiaj po 12-letniej zaledwie pracy zarządu kolejowego i przemysłu polskiego. Oto koleje polskie posiadają 5328 parowozów, 10238 wagonów osobowych i 156854 wagonów towarowych. Godnym uwagi jest fakt, że zapotrzebowanie na tabor pokrywają całkowicie, tak o ile chodzi o parowozy i wagony towarowe, jak też i o wagony osobowe, fabryki krajowe. Produkcja tych fabryk stanęła na tak wysokim poziomie, że polskie parowozy i wagony mogą już dzisiaj śmiało liczyć na zagraniczne rynki zbytu, gdyż imponują solidnością wykonania i materjału, doskonałą konstrukcją i wygodą, a wagony osobowe dzięki tym zaletom cieszą się ogromną frekwencją na międzynarodowych szlakach.

Odbudowa polskiej sieci kolejowej, która pochłonęła olbrzymie sumy i wymagała dużego nakładu pracy i energji, w niczem nie zahamowała prac nad odpowiednią organizacją kolejnictwa polskiego w myśl najnowszych wskazań techniki i postępu. To też zarząd kolejowy dzięki naukowej organizacji pracy i uruchomieniu szeregu laboratorjów doświadczalnych i pracowni osiągnął w gospodarce opałowej i materjałowej ogromne oszczędności, które sięgają kilkudziesięciu miljonów rocznie. Jest to między innemi jedno z wielkich zwycięstw dobrej organizacji kolejnictwa polskiego. A organizacja ta nie jest łatwa, gdyż trzeba pamiętać, że koleje polskie zatrudniają 160-cio tysięczną rzeszę pracowników. W dziedzinie polityki personalnej racjonalna organizacja przyniosła też duże korzyści kolejom, gdyż dzięki niej liczba pracowników kolejowych ze 175 tysięcy spadła do 160 tysięcy.

Jedną z najważniejszych dziedzin polityki kolejowej jest dziedzina taryfowa,



*Polski przemysł lotniczy na wystawie w Poznaniu.*

która tak ściśle wiąże się z życiem gospodarczem kraju. Polski zarząd kolejowy przeprowadził w jesieni roku ubiegłego zasadniczą reorganizację systemu taryfowego w myśl postulatów i wymogów życia gospodarczego całego kraju. Przy opracowywaniu nowej taryfy, która weszła w życie z dniem 1 października, brali czynny udział liczni przedstawiciele sfer przemysłowych i handlowych, których opinji zasięgało Ministerstwo Komunikacji. Nowa taryfa kolei polskich przewiduje szereg ulg i taryf specjalnych dla poszczególnych gałęzi produkcji krajowej, a wśród nich jedno z pierwszych miejsc zajmuje specjalna taryfa węglowa, tak ważna ze względu na eksport polskiego węgla zagranicę.

Poważną pracę miały do wykonania polskie koleje na terenie międzynarodowym, gdyż trzeba było zawierać umowy kolejowe z wszystkiemi krajami Europy, tembardziej, że Polska jako typowy kraj tranzytowy odgrywa dużą rolę w ruchu międzynarodowym, tworząc naturalne przejście między Wschodem a Zachodem. I tak więc polskie koleje posiadają już dzisiaj liczne komunikacje osobowe, bagażowe i dla przewozu przesyłek ekspresowych z wszystkiemi prawie państwami Europy, a między innemi koleje polskie uczestniczą jako koleje tranzytowe w komunikacji estońsko - belgijsko - francusko - niemieckiej. Polskie koleje państwowe dotychczas niestety nie mają nawiązanej komunikacji bezpośredniej z kolejami estońskiemi, aczkolwiek komunikacja ta byłaby bardzo pożądaną dla obu państw. Obecnie zarząd kolei polskich wśród szeregu pertraktacyj w sprawie taryf bezpośrednich prowadzi również rozmowy na temat stworzenia bezpośredniej taryfy polsko - łotewsko - estońskiej.

Przy tych ogromnych zadaniach, jakie do wykonania miały polskie koleje państwowe, bilans ich pracy jest dodatni. Mówimy tutaj o bilansie w ścisłem tego słowa znaczeniu. A trudnem to było do osiągnięcia, jeżeli się weźmie pod uwagę warunki w jakich organizowały się koleje polskie oraz kryzysy gospodarcze, przez które Polska przechodziła (a które w pierwszym rzędzie zawsze odbijały się ujemnie na kolejach. Dzisiaj bilans kolei polskich jest zrównoważony, a zarząd kolejowy nietylko pokrywa z wpływów ogromne wydatki, ale i znajduje jeszcze fundusze na poważne roboty inwestycyjne, idące w setki miljonów zł tych.

Lotnictwo cywilne podlega w Polsce Ministerstwu Komunikacji, które dla spraw lotniczych posiada specjalny wydział. Polskie linje napowietrzne eksploatowane są przez Towarzystwo „Lot", które pracuje na zasadach ściśle handlowych i oparte jest o mieszany kapitał państwowo - samorządowy z przewagą kapitałów państwowych. Polska cywilna sieć napowietrzna rozwija się bardzo dobrze i w tej chwili łączy wszystkie prawie główniejsze miasta Polski linjami lotniczemi.

Tak więc samoloty „Lotu" utrzymują stałą codzienną komunikację na szlakach: Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Poznań, Warszawa — Bydgoszcz, Warszawa — Katowice — Kraków, Warszawa — Katowice — Wiedeń i Warszawa — Lwów. Z dn. 1 czerwca uruchomiona została nowa linja lotnicza z Warszawy przez Lwów, Czerniowce i Galacz do Bukaresztu. Aparaty „Lotu" linję tę obsługiwać będą trzy razy na tydzień. Nowy ten szlak napowietrzny połączy Gdańsk i wybrzeże polskie z morzem Czarnem, co posiadać będzie olbrzymie znaczenie dla sfer przemysłowych i handlowych, korzystających tak chętnie z komunikacji napowietrznej. Podkreślić należy fakt, iż ważną tę linję międzynarodową obsługują na całej przestrzeni aparaty polskie. Poza tem Wydział Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji prowadzi rozmowy wstępne na temat uruchomienia stałej komunikacji lotniczej między Warszawą a Berlinem, przez co uzyskałaby Polska najkrótsze bezpośrednie połączenie lotnicze ze stolicami zachodu. Na linjach lotniczych polskich utrzymywana jest komunikacja przy pomocy wielkich ośmioosobowych apartów typu Fokker'a F VII, które obecnie są już całkowicie wyrabiane na podstawie uzyskanej licencji w polskich wytwórniach samolotowych. Na szeregu linij latają jeszcze aparaty typu Junkersa, które jednak w miarę zużycia zastępowane są Fokkerami. Poza linjami „Lotu" działa w Polsce Międzynarodowe Towarzystwo Komnikacji Napowietrznej „Cidna", które eksploatuje linję Warszawa — Paryż przez Pragę — Strassburg.

W krótkim artykule poświęconym zagadnieniom komunikacyjnym w Polsce trudno jest szczegółowo omówić ten ważny problem. Nie sposób jednak pominąć sprawę rozwoju polskiego wybrzeża i wspaniale się rozwijającego portu w Gdyni. Gdyński port to prawdziwa epopea pracy i wysiłku, która budzi podziw na całym świecie i wystawia wspaniałe świadectwo polskiemu zmysłowi organizacyjnemu. Wypada tu parę słów poświęcić rozwojowi Gdyni.

Z chwilą odzyskania niepodległości otrzymała Polska kawałek wybrzeża, a na niem szereg biednych na piaskach położonych wiosek rybackich. Jedną z takich wiosek była Gdynia, o której wówczas nikt nie sądził, że będzie to w niedalekiej przyszłości nowocześnie urządzony i zorganizowany port, który odegra dużą rolę wśród portów bałtyckich.

Oto dzięki dziesięcioletniej zaledwie pracy z małej wioski liczącej niespełna 700 mieszkańców wyrasta w tempie iście amerykańskiem 35 tysięczny miasto - port, które zajmuje już dzisiaj 5-te miejsce wśród portów bałtyckich, mających za sobą długie dziesiątki lat pracy. Port gdyński jest, jak twierdzą fachowcy, jednym z najbardziej nowoczesnych portów, tak ze względu na swe doskonałe położenie i nieograniczone możliwości rozwoju i rozbudowy, jak też i na swoje doskonałe techniczne wyposażenie. Wszystko to powstało kosztem jak dotychczas 115 miljonów złotych. Obok portu powstało duże nowoczesne miasto, którego ludność wzrasta z dnia na dzień. Polska budując port musiała myśleć równocześnie i o stworzeniu polskiej floty handlowej. W tym celu powołał rząd pod koniec 1925 roku do życia państwowe przedsiębiorstwo „Żeglugę Polską". Przedsiębiorstwo to posiada obecne 9 statków handlowych ogólnej pojemności 30.300 ton oraz 5 statków pasażerskich o nośności łącznej ca 1800 ton. O rozwoju żeglugi polskiej świadczą następujące cyfry. W ciągu roku ubiegłego polska flota handlowa zawijała do wszystkich niemal portów morza Bałtyckiego i Północnego, a także do wielu portów morza Śródziemnego, zarówno na wybrzeża europejskiem, jak i afrykańskiem. Okręty Żeglugi odbyły w roku 1929 — 183 podróży, przewiozły 495.651 ton i zainkasowały za frachty 164.124.5.5 funtów szterlingów. Głównym artykułem wywozowym był węgiel (274.862.7 ton), następnie drzewo (1.316.7 t.), sól (950 ton i cukier (858.2 ton). Przywożono do Polski przedewszystkiem rudę (72.968 t.), fosforyty (36.850 ton), tomasówkę (31.828.8 ton), złom (14.098.7 ton), drobnicę (5.790.5 ton) i saletrą (3.715 ton).

Rząd zawarł pozatem z niektóremi obcemi linjami okrętowemi umowy, na mocy których statki tych linji zawijają w stałych regularnych odstępach czasu do Gdyni, skąd zabierają towary i pasażerów do różnych portów kuli ziemskiej. Tak więc T-wo American Scantic Line przewozi polsko - amerykańską emigrację regularnie co 2 tygodnie. Towarzystwo to przewozi towary na zasadzie konosamentów, dzięki czemu omija się tu kosztowne pośrednictwo spedytorskie w portach przeładunkowych. Poza tem dwa francuskie towarzystwa Compagne Generale Transatlantique i Chargeurs-Reunis, pierwsze z nich utrzymuje regularną komunikację na linji Gdynia — Havre, drugie zaś co 7 tygodni na linji Gdynia — Francja, Brazylja — Argentyna.

Powyższe cyfry i dane są najlepszym sprawdzianem wspaniałego rozwoju portu Gdyni, przez który promieniować będzie na cały świat ekspansja gospodarcza Polski. Morze — to najkrótsza droga, która łączy port polski z portami zaprzyjaźnionych państw bałtyckich, do których okręty pod polską banderą zawijają coraz to częściej i są mile widzianymi gośćmi.

Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na omówienie również i sieci dróg bitych i wodnych, które rozwijają się coraz to bardziej i odgrywają pierwszorzędną rolę, jako arterja komunikacyjna. Stwierdzić należy, iż polska sieć komunikacyjna dzięki wysiłkowi całego kraju staje się z roku na rok coraz to bardziej zwarta, krzepnie i rozszerza się stosownie do wzrastających w szybkiem tempie potrzeb żywego tętna życia gospodarczego.

**(—) Tadeusz Strzetelski**
Referent Prasowy Minister. Komunikacji.

# Les chemins de fer polonais

## à l'Exposition Internationale des Communications et du Tourisme.

Le réseau ferré de l'Etat et le réseau des communications aériennes civiles, qui est, en Pologne, soumis au ministère des Communications, était présenté à l'Exposition Internationale des Communications et du Tourisme à Poznań. La magnifique revue de 'oeuvre réalisée en matière de communication à l'Exposition Générale Polonaise a fixé l'orientation du grand public à cet égard et lui a fait connaître ce qui a été réalisé dans ce domaine. Les chemins de fer de l'Etat ont organisé cette année à l'Exposition des Communications et du Tourisme une section à part qui occupait deux enormes pavillons et comprenait des objets exposés à ciel ouvert. Dans les pavillons a été assemblé un matériel abondant illustrant les branches partuculières de la gestion ferroviaire et son étendue, alors que sur le terrain découvert, sur des lignes construites spécialement à cet effet près du pavillon, on trouvera des échantillons du matériel roulant produit par les établissements polonais et les fabriques étrangères, qui ont envoyé leurs produit à l'Exposition de Poznań. Celle-ci diffère essentiellement de celle de 1929. Cette dernière était une revue de l'effort de la Pologne restaurée pendant la première décade de son indépendance. L'Exposition des Communications a un caractère international que lui confère la participation de plusieurs dizaines des pays étrangers. Elle groupait les représentants des Etats de toutes les parties du monde. Elle acquiert de ce fait une grande importance au point de vue de la propagande étrangère.

La section ferroviaire proprement dite avait son emplacement dans le grand pavillon du ministère des communications, transformé du bâtiment qui logeait l'année dernière l'Exposition du même ministère à l'Exposition Générale. Dans ce pavillon on trouvait les éléments illustrant l'ensemble de la gestion ferroviaire, en 14 groupes, dont le dernier est consacré au tourisme dans ses rapports avec les communications par voie ferré. Une partie de l'Exposition touristique se trouve dans le pavillon.

Passons en revue les differents groupes du pavillon du ministère des Communications.

Le groupe premier montre les dévastations de guerre et la reconstruction des voies ferrées en Pologne. Nous y voyons des cartes, diagrammes et photographies exposant l'étendue de l'effort de reconstruction accompli pendant des dix années écoulées. Laissons parler les chiffres. En 1918 les autorités ferroviaires polonaises ont trouvé 41% de grands ponts et 23% de ponts de moindre importance détruits par des opérations de guerre. Sur le nombre total de 2.399 ponts presque tous ont été reconstruits, de sorte que dans quatre ans, c'est-à-dire en 1934 celon le plan établi pour tout le réseau polonais, on ne comptera plus un seul pont détruit ou provisoire. Il convient d'ajouter que parmi les ponts détruits, on en a reconstruit un bon nombre qui présentent une grande importance pour le trafic (le pont sur de Niemen près Grodno, sur le Bug près Małkinia, sur le Prut à Jaremcze et sur lu Vistule à Dęblin). Les ponts ne constituent d'ailleurs qu'une partie infime des devastations que la guerre a laissé derrière elle sur nos territoires. Les hostilités, en balayant d'un bout à l'autre les terres polonaises n'épargnaient ni les lignes ferroviaires, ni les bâtiments, installations techniques et ouvrages de protection. Il fallait pourtant remettre tout cela en état aussi rapidement que possible pour rendre le réseau à même de satisfaire aux besoins croissants du trafic.

La section II présente l'effort de l'administration financière pour ce qui est de la construction de nouvelles lignes et des investissements. On y a fait figures les modèles et les planes des nouveaux bâtiments construits par l'administration et des projets de l'extension du réseau ferré, conformément aux besoins de la vie économique de plus en plus animée.

Une des sections les plus importantes est la XII, consacrée à la psychotechnique. Cotte section comprende un laboratoire psychotechnique desservi par des spécialistes. Dans ce laboratoire chacun pourra vérifier ses capacités d'orientation et de perspicacité. La psychotechnique trouve sur les chemins de fer polonais un vaste emploi; c'est surtout le personnel du service d'exploitation c. à d. celui qui touche de près au trafic qui est soumis à l'examen psychotechnique.

La dernière section, la XIV-me logée dans le grand pavillon du ministère des Communications, embrasse le tourisme ferroviaire qui s'est vu allouer un vaste emplacement vu le caractère de l'exposition et l'importance des chemins de fer pour le développement du tourisme. Nous y trouvons de nombreuses cartes touristiques lumineuses indiquant les routes touristiques nombre de publications de propagande du principales de la Pologne ainsi qu'un grand tourisme, de diagrammes et de tableaux.

Dans un pavillon particulièrement vaste l'aviation polonaise expose ses succès. L'aviation civile peut se vanter aujourd'hui de possèder un réseau de communications aériennes fort développé qui relie entre eux tous les centres intellectuels ou économiques de la Pologne. Grâce à une organisation appropriée l'aviation civile polonaise s'est liberée complètement de l'influence étrangère, en premier lieu en ce qui concerne la construction d'avions pour voyageurs. Les appareils employés par la Compagnie de Navigation Aérienne „LOT" sont construits aujourd'hui exclusivement par les fabriques polonaises. Ce sont de puissants appareils tri-moteurs type Fokker F. 7 qui sont construits en Pologne en vertu d'une licence achetée par le ministère des Communications. Ces appareils sont actuellement en service sur plusieurs lignes et peuvent emporter 8 voyageurs et 2 pilotes. Les avions du „Lot" assurent actuellement une communincation quotidienne régulière sur les lignes suivantes: Varsovie-Dantzig, Varsovie-Poznań, Varsovie-Bydgoszcz, Varsovie-Katowice-Cracovie, Varsovie-Katowice - Vienne et Varsovie-Leopol. Le 1 jouin a été inaugurée une nouvelle ligne reliant à Bucarest par Léopol, Cernauti, Galatz, avec départs touts les deux jours Cette nouvelle ligne relie Dantzig et le littoral polonais à la mer Noire ce qui présente une très grande importance pour le monde commercial et industriel qui se sert si volontiers des communications aériennes. Il y a lieu de relever que cette ligne internationale importante est desservie sur toute sa longueur par de avions polonais. Le Service de Navigation Aérienne du Ministère des Communications a entamé en outre des pourparlers au sujet de l'établissement d'une communication aérienne régulière Varsovie-Berlin ce qui assurerait à la Pologne une liaison rapide avec toutes les capitales de l'Europe Occidentale.

En dehors des diagrammes et tableaux illustrant l'activité de la C-ie „LOT" le pavillon de l'aviation contient de nombreux avions et avionettes construits par des ingéniuers polonais et dans des fabriques polonaises. Très intéressante est égalemnt la section des modèles d'avions.

Un grand intérêt est éveillé chez les visiteurs par la vue du nombreux matériel roulant exposé sur rail à côté du pavillon. Ce



*Fragment modeli pracowni psychotechniki kolejowej, wystawionych w pawilonie Ministerstwa Komunikacji na Wystawie w Poznaniu.*

materiel roulant a été construit exclusivement par les fabriques de wagons polonaises. De puissantes locomotives de types les plus perfectionnés aussi bien pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs, des voitures massives de toutes classes amenagées d'une manière luxueuse des wagons couvert et découverts—témoignent d'une façon flatteuse de l'activité de ces fabriques. Il est intéressant de noter à cette occasion que les Chemins de Fer polonais qui ne se sont trouvés, en 1918, en possession de 1.758 locomotives, de 3.043 voitures, principalement hors d'usage et de 33 mille wagons, disposent aujourd'hui, après 12 ans à peine d'efforts de l'administration ferroviaire et de l'industrie polonaise, de 5.328 locomotives, de 10.238 voitures et de 156.854 wagons.

L'exposition de matériel roulant embrasse en outre plusieurs wagons de destination spéciale, notamment un wagon psychotechnique, un wagon de recherches sur l'emploi des combustibles, un wagon d'apiculture, de sericiculture, des wagons sanitaires et de secours médical, un wagon pour la lutte contre les incendies, un wagon de poste. Toutes ces voitures ont été construites par des fabriques polonaises. Nous voyons dans cette section également le matériel roulant pour les chemins de fer à voie étroite, construit aussi par les fabriques polonaises. A côté du matériel roulant de fabrication polonaise les chemins de fer et les fabriques étrangers exposent leur matériel. Une des attractions de cette section est constituée par les démonstrations opérées dans le train expérimental avec wagon dynamométrique exposé par le ministère des Communications. Ces démonstrations ont lieu périodiquement sur la ligne Poznań - Leszno.

En dehors de la réparation des dégâts de guerre, l'administration ferroviaire polonaise a du procéder à l'unification au point de vue des communications, des trois provinces polonaises, jusque là séparées l'une de l'autre. Ce problème présentait une très grande importance aussi bien du point de vue du ravitaillement que pour des raisons d'ordre économique, administratif et de la défense nationale. Il a fallu procéder à la construction de nouvelles lignes ce qui n'était pas facile si l'on tient compte des frais énormes qu'entrainent des travaux de ce genre sans parler des efforts d'organisation et de technique. En dehors de la construction de lignes nouvelles il importait de reconstruire et de renforcer dans le plus bref délai de nombreuses lignes construites provisoirement pendant la guerre par les armées d'occupation et ne tenant pas compte des exigences techniques d'une exploitation normale. La longueur totale de ces lignes datant du temps de la grande guerre s'élevait à 320 km. Aujourd'hui elles sont toutes reconstruites et renforcées.

Dans le domaine de la construction des lignes nouvelles le ministère a élaboré un plan d'investissements détaillé dont la réalisation sera échelonnée sur une série d'années. Ce plan prévoit en premier lieu la liquidation des conséquences de la politique nuisible des anciens états copartageants qui ne tenait jamais compte des besoins économiques des provinces particulières en prenant pour unique motif de la construction de chemins de fer les raisons stratégiques. En réalisant ce grand programme d'investissements l'administration ferroviaire polonaise a construit déjà 654 km. de lignes nouvelles dans les différentes parties du pays. Toutes ces lignes présentent la plus grande importance économique et, dans leur majorité, elles tiennent compte des besoins de la Haute Silésie et de la mer polonaise.

En dehors de la construction de lignes nouvelles et de la reconstruction de lignes nouvelles et de la reconstruction de ponts ferroviaires, la jeune administration des chemins de fer polonais a du débourser des sommes importantes pour la reconstruction de bâtiments, d'installations de sécurité et du matériel rulant. Il a fallu construire plusieurs grandes gares aux stations frontières comme p. ex. à Stołpce, Zbąszyń et Zebrzydowice ainsi que la gare de Gdynia, sans mentionner les centaines de petites stations détruites pendant la guerre, les magasins et les maisons d'habitation. Ces travaux sont illustrés le mieux par de chiffres. Au cours des 10 dernières années l'administration ferroviaire a construit 402 grands immeubles pour les bureaux et logements ainsi que des centaines de petites gares, garages de locomotives, châteaux d'eau, magasins etc. Désirant assurer à ses fonctionnaires des conditions d'habitation convenables les chemins de fer ont construit plusieurs colonies qui constituent de véritables petites villes. Des colonies de ce genre existent actuellement à Lapy, Nowy Sącz, Tarnów et Łazy où se trouvent les grandes agglomerations de personnel ferroviaire à proximité des ateliers ferroviaires qui se trouvent dans ces villes.

En dehors des efforts incessants du domaine de la reconstruction le Ministère des Communications n'a pas négligé la réalisation de son grand programme d'investissements comme en témoigne le fait que des études préliminaires ont été effectuées déjà sur 2585 km. de lignes projetées.

T. S.

# Das Polnische Eisenbahnwesen U. S. W.

Das Verkehrsnetz der Eisenbahn, sowie der zivilen Luftschiffahrt, das in Polen dem Verkerhrsministerium untersteht, wird auf der Austellung für Verkehr und Touristik in Poznań entsprechend veranschaulicht und den Besuchern der Ausstellung vor Augen geführt. Die hervorragende Schau des polnischen Eisenbahnwesens auf der im vergangenen Jahre stattgefundenen Allgemeinen Landesausstellung hat der breiten Oeffentlichkeit, was die Orientierung über die Entwicklunsfortschritte und die Arbeit der polnischen Eisenbahnen anbelangt, vieles geboten. Auf der gegenwärtig in Poznań stattfindenden Ausstellung für Verkehr und Touristik haben die polnischen Eisenbahnen wiederum eine umfangreiche eigene Ausstellung organisiert, die in zwei gewaltigen Pavillons, sowie unter frieiem Himmel untergebracht ist. Diese Pavillons enthalten reichhaltiges, die einzelnen Gebiete der Eisenbahnbewirtschaftung ilustrierendes Material, während man auf dem frieien Gelände neben den Pavillons die auf besonders zu diesen Zweck erbauten Geleisen aufgestellen Eisenbahnwagen in Augenschein nehmen kann, die von polnischen und ausländischen Werkstätten hergestellt worden sind. Die Ausstellung für Verkehr und Touristik in Poznań unterscheidet sich von der im Jahre 1929 stattgefundenen Allgemeinen darin, dass letztere eine Revue der Arbeit und der Anstrengen des wiedergeborenen Polen in den ersten 10 Jahren nach seiner Wiedergeburt dargestellt hat, während die Verkehrsausstellung mit Rücksicht auf die zahlreiche Beteiligung fremder Staaten einen internationalen Charakter besitzt. Auf der Ausstellung sind Staaten aus allen Teilen der Welt vertreten, ihre Propagandabedeutung auf internationalen Gebiet ist daher umso gröser.

Die umfangreiche Abteilung der Eisenbahnen ist in dem gewaltigen Pavillon des Verkehrsministeriums untergebracht, der noch von der Allgemeinen Ausstellung verblieben ist und entsprechend umgebaut wurde. In diesem Pavillon wird die gesamte Eisenbahnbewirtschaftung veranschaulicht, die der besseren Uebersicht wegen in 14 Abteilungen gegliedert wurde, deren letzte der Touristik gewidmet ist.

Die I. Abteilung gibt ein Bild von den Kriegszerstörungen und dem Aufbau der Eisenbahnen auf polnischen Gebiet. Wir sehen hier Karten, Diagramme und Photographien, die diese Zerstörungen, sowie die gewaltige Aufbauarbeit, welche im Laufe der letzt verflossenen Jahre geleistet worden ist, illustrieren.

Die II. Abteilung veranschaulicht die Arbeit der polnischen Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiet des Baues neuer Linien und der Investitionen. Gezeigt werden Modelle und Karten groser, von der Eisenbahn erbauten Gebäude, sowie die gemäs den steigenden Anforderungen und der Belebung des Wirtschaftslebens geplante weitere Entwicklung des Eisenbahnnetzes.

Die III. Abteilung unterrichtet den Besucher über Eisenbahnschwellen, sowie ein kleines Laboratorjum, in dem die Holzschädlinge untersuch werden. Profile von Eisenbahnstrecken verschiedener Arten, Schienenmodelle, ein Werkstattmodell, sowie Konstruktionsmodelle für die Festigung oder den Umbau von Brücken vermitteln ein anschauliches Bild von der schwierigen Arbeit der Eisenbahningenieure.

Die Abteilung IV ist den Schmalspurbahnen in Polen gewidmet. Von der Entwicklung derselben zeugen zahlreiche hier ausgestellte Diagramme, Karten, Photographien und Modelle von Eisenbahnstationen und Waggons, die in inländischen Werkstätten erbaut worden sind.

Die nächste Abteilung illustriert in klarer und plastischer Weise die Exploitationstätigkeit der Eisenbahnen mittels zahlreicher, kunstvoll ausgeführter Modelle und Aufnahmen. Auch der nicht orientierte Besucher gewinnt hier ein klares Bild von der Tätigkeit der Eisenbahn auf diesem Gebiet.

Sehr umfangreich und interessant ist wie IX., der ärztlichen Hilfe auf den polnischen Eisenbahnnen gewidmete Abteilung, in der zahlreiche Modelle von Krankenhäusern und mustergültig eingerichteten Sanatioren, von Sanitäts- und Rettungswaggons, sowie Diagramme und Photographien davon zeugen, dass die Verwaltung der polnischen Eisenbahnen der entsprechenden ärztlichen Hilfsorganisation für die Eisenbahner eine grosse Aumerksamkeit zuwendet. Die Organisierung dieser Abteilung war nicht leicht, wenn man bedenkt, dass bei den polnischen Eisenbahnen über 160.000 Angestellte beschäftigt sind.

Nicht minder interessant ist die X. Abteilung, welche einem der wichtigsten Zweige der Eisenbahnbewirtschaftung, der Mate-

ralienwirtschaft, gewindet ist. Der gewaltige Bedarf von Materialien aller Art für das Eisenbahnwesen bedarf einer ausgezeichnet organisierten Materialienwirtschaft, da jener geringste Organisationsfehler Millionenverluste nach sich ziehen kann. Dieser Zweig der Eisenbahnbewirtschaftung erfreut sich eines grossen Erfolges auf dem Gebiet der Kohleersparnis. Dank entsprechender Studien an der Wärmewirtschaft ist es den Eisenbahnen gelungen, grosse Ersparnisse zu erzielen, die in plastischer Weise durch Karten, Diagramme, Photographien und Modelle illustriert werden.

In der XI. Abteilung befinden sich eine Reihe interessanter Exponate aus dem Gebiete der Eisenbahntraktionen und - Werkstätten, also Modelle von Wassertürmen, Bremsvorrichtungen verchiedener Systeme, Werkstätten, kunstvolle Arbeiten, Tabellen, Diagramme und Photographien, welche die Anwendung der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation in den Eisenbahnwerkstätten, sowie die Steigerung der Arbeitsergiebigkeit veranschaulichen. Aeusserst interessant und mit zahlreichen Modellen von Zentralisierung- und Blockapparater ausgestattet ist die Abteilung betreffend die Sicherung des Eisenbahnverkehrs, in der wir verschiedene Signalvorrichtungen und verbesserte Einrichtungen auf dem Gebiet der Sicherung des Eisenbahnverkehrs sehen.

Eine der interessantesten Abteilungen ist die der Psychotechnik gewidmete. Diese Abteilung stellt ein ganzes psychotechnisches Laboratorium, das von qualifizierten Kräften bedient wird, dar. Jeder Besucher hat hier Gelegenheit, seine Orientierungs- und Beobachtungsfähigkeiten zu prüfen. Die psychotechnischen Prüfungen werden im polnischen Eisenbahnwesen auf breitester Grundlage angewendet, insbesondere unterliegt ihnen das Personal der Exploitationsabteilung, das mit dem Verkehr am meisten in Berührung kommt.

Die XIV. und letzte Abteilung, die im Pavillon des Verkehrsministeriums untergebracht ist, umfass die Eisenbahntouristik, der mit Rücksicht auf den Charakter der Ausstellung und die Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Entwicklung der Touristik breiter Raum gewidmet ist. Hier sehen wir eine Reihe touristischer Lichtkarten, welche die hauptsächlichsten touristischen Schlaken in Polen bezeichnen, sowie eine Menge touristischer Propagandaschriften,, Diagramme und Plakate.

Das polnische Zivil - Flugwesen ist in einem besonderen, grossen Pavillon untergebracht. Das Zivil - Flugwesen besitzt schon heute ein weitverzweigtes Verkehrsnetz, das alle wichtigsten Zentren des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens Polens verbindet. Dank einer entsprechenden Organisation des Zivil - Flugverkehrs hat sich das polnische Flugwesen vollständig von den Einflüssen des Auslandes, insbesondere was die Herstellung von Passagierflugzeugen anbetrifft, befreit. Die Apparate der polnischen Luftschiffahrtsgesellschaft „Lot" werden gegenwärtig ausschliesslich in einheimischen Fabriken hergestellt. Es sind dies gewaltige Drei-Motoren-Apparate, System Fokker F 7, die auf Grund der seiner Zeit vom Verkehrministerium erworbenen Lizenz im Inlande fabriziert werden. Diese Apparate, mit denen der Verkehr auf einer Reihe von Linien aufrechterhalten wird, könne acht Passagiere, sowie zwei Piloten mit sich führen. Ausser den Diagrammen und Tabellen, welche die Tätigkeit der Fluggesellschaft „Lot" illustrieren, sind im Pavillon für den Flugverkehr eine Reihe von Flugzeugen und Sportflugzeugen, die von polnischen Ingenieuren konstruiert und in polnischen Fabriken erbaut wurden, ausgestellt. Interessant ist desgleichen die Abteilung der Flugzeugmodelle.

Aus der obigen kurzen Uebersicht über die touristische und Eisenbahnabteilung auf der Ausstellung für Verkehr und Touristik in Poznań geht hervor, wie zielbewusst und übersichtlich das Verkehrsministerium seine Abteilung vorbereitet hat. So wie auf der Allgemeinen Landesausstellung im vergangenen Jahre die Abteilung der polnischen Staatseisenbahnen ein grosses Interesse erweckt hat, so bilden auch diesmal auf der Ausstellung für Verkehr und Touristik die Exponate der polnischen Eisenbahnen, welche die gewaltige, bereits wollbrachte und die geplante Arbeit des polnischen Eisenbahnwesens illustrieren, eine der interessantesten Abteilungen. Dieser solide Aufbau der Eisenbahnabteilung ist den Anstrengungen und der fachmännischen Erfassung durch ein speziėlles Komitee, das aus drei Personen, den Abteilungsleitern beim Verkehrsministerium, den Ingenieuren Wasilecki, Tuz und Wołkanowski, besteht, zu verdanken. Die Pavillons des Verkehrsministeriums sind ein weiterer Beweis der guten Organisation, durch die sich das polnische Eisenbahnwesen auszeichnet. Gerade diese Organisationsfähigkeit des polnischen Eisenbahnwesens sowie die unermüdliche Arbeit der breiten Masse der Eisenbahnangestellten hatte zur Folge, dass die polnischen Staatseisenbahnen in so kurzer Zeit und unter so gewaltegen Schwierigkein finanzieller Natur es vermocht haben, sich auf das Niveau eines europäischen Eisenbahnwesens emporzuschwingen.

T. S.

# Ministerstwo Komunikacji propaguje turystykę

## Wywiad z p. ministrem inż. A. Kühnem

Działalność Ministerstwa Komunikacji w zakresie popierania turystyki w ostatnich latach staje się coraz bardziej intensywna. Eksponaty Min. Komunikacji na wystawie Turystycznej w Bagateli świadczą o tem aż nadto wymownie. Pragnąc uzyskać informacje o planach Ministerstwa w tej dziedzinie na przyszłość uprosiliśmy o krótki wywiad p. Ministra Komunikacji, inż. Alfonsa Kühna.

— Dla każdego kraju, — rozpoczął p. min. Kühn, — turystyka posiada doniosłe znaczenie. Dla Polski tembardziej, ponieważ nie istnieje u nas jeszcze turystyka w pojęciu ruchu masowego. Odsetek osób, znających dokładnie swój kraj ojczysty i jego piękno, jest stosunkowo niewielki Ostatnie posunięcia propagandowe — „Komtur" i obecna wystawa Turystyczna niewątpliwie podniosą stopień zainteresowania turystyką i uświadomią liczne rzesze obywateli o istotnych wartościach turystycznych Polski.

— Jakiemi drogami dąży obecnie Ministerstwo w kierunku propagandy turystyki?

— Tą kwestję musiałbym podzielić na dwie części. Jeśli chodzi o turystów zagranicznych, największy nacisk należy położyć na wszechstronne informowanie. Wzorem krajów o doskonale zorganizowanej turystyce, drukujemy i rozsyłamy barwne plakaty, ilustrujące piękno Polski. Każdy wagon polski, kursujący na szlakach międzynarodowych, jest ozdobiony artystycznemi fotografjami zabytków i krajobrazów polskich. Ostatnio zawarliśmy umowę z wielkiemi międzynarodowemi biurami podróży, które zobowiązały się do propagowania Polski w swoich licznych wydawnictwach.

W stosunku do turystów krajowych uważam za najbardziej celową propagandę stosowanie daleko posuniętych ulg taryfowych. Olbrzymie ilości osób zrzeszonych w związkach turystycznych i sportowych, korzystają z ulgowych biletów, zwiedzając tanim kosztem najpiękniejsze zakątki Polski.

Równolegle idzie praca w kierunku dostosowania rozkładów jazdy do istotnych potrzeb turystyki. Na podstawie zdobytych doświadczeń, rozkłady te są z roku na rok ulepszane i uzupełniane.

Wzrastająca nieustannie frekwencja turystów na kolejach polskich pozwala mi sądzić, że praca nasza oparta jest na słusznych zasadach. Dotąd czyniliśmy to środkami bardzo ograniczonemi, lecz już w niedalekiej przyszłości przystąpimy do organizacji ruchu turystycznego w szerszym zakresie podług szczegółowo opracowanego planu.

Z. MARYNOWSKI

# Pod ziemią, na ziemi i w powietrzu

Długo, bardzo długo chodziliśmy po Warszawie, przeklinając na czem świat stoi. Denerwował nas parkan w Alejach Jerozolimskich.

Coś się za nim budowało. Ano trudno. Zwykle jest tak, że jak się coś buduje, to naprzód widać parkan i wozy ładowne budulcem, które za nim znikają. Potem coś wyrasta ponad ogrodzenie, a nakoniec deski i żerdzie znikają i oczom publiczności ukazuje się tajemnica.

Inżynier powiada: gotowe! I wszyscy się cieszą.

Tym razem parkan zdjęto, inżynierowie powiedzieli: gotowe!, a zdumiona publiczność stwierdziła, iż nic się nie zmieniło na miejscu, gdzie stał płot. Pozostał bruk, tylko nieco gorszy od tego, który leżał tam poprzednio.

Tak, ale tam we środku, pod spodem, pod brukiem jest tunel. — Aha, tunel...

Znam takich, co do dzisiejszego dnia nie wiedzą, że tam naprawdę jest tunel, bo przecież z wierzchu nic nie widać. Ja jednak już wierzę, bo go widziałem na własne oczy.

Widziałem go w Poznaniu.

Nie jest to tak dziwne jakby się wydawało — widzieć w Poznaniu warszawski tunel. Stał on tam spokojnie na wystawie Komunikacji i Turystyki. Oczywiście w minjaturze.

Ministerstwo Komunikacji wystąpiło na tej wystawie najokazalej. — Nie dlatego zacząłem od warszawskiego tunelu, bym uważał ten model za najciekawszy z eksponatów Ministerstwa, lecz uważam, że ma on znaczenie symboliczne.

Taka wystawa posiada w sobie coś krzepiącego. Otwiera nam oczy na wiele rzeczy, wśród których obracamy się nieustannie i niemal że ich nie widzimy. Gdy nam je ukażą znienacka, zdumiewamy się, kręcimy głowami i uśmiechamy się z zadowoleniem.

Ktoż nie jeździ kolejami? — A jednak polskie lokomotywy budowane u Cegielskiego w Poznaniu i w fabryce parowozów w Chrzanowie, ustawione na dziedzińcu wystawowym wśród innych — czeskich, rumuńskich i włoskich dopiero wywierają na nas właściwe wrażenie, i budzą w nas świadomość, że nie we wszystkich dziedzinach kroczymy kędyś na szarym końcu narodów świata.

W każdym razie nie na szarym końcu kroczymy w kolejnictwie, a ogrom pracy wykonanej w ciągu ostatnich dziesięciu lat, zgromadzony i uzmysłowiony plastycznie na wystawie napełnić może dumą każdego. W olbrzymiej hali Ministerstwa nagromadzono tysiące eksponatów, wykresów statystycznych, map i modeli. Dowiadujemy się z nich naprzykład, że wojna wyrządziła nam blisko na czterysta miljonów złotych szkody, a myśmy do tego czasu zdołali naprawić je w wysokości przeszło trzystu miljonów.

Ba, naprawić, ale jak naprawić! Na miejscu obrzydliwych dworców kolejowych rosyjskich stanęło szereg objektów o wysokiej wartości artystycznej, jak to widać z pięknie wykonanych modeli gipsowych.

Również gispowy model ukazuje nam cały majestet okazałego gmachu, wykańczanej na Pradze, Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, o której mało jeszcze kto wie z Warszawiaków.

Na wystawie również dowiadujemy się, że w dziedzinie konstrukcyj technicznych Polska nietylko nie kopjuje wzorów zagranicznych, lecz do światowego dorobku wnosi własną bogatą wynalazczość. Świadczy o tem długi szereg ciekawych przyrządów i aparatów polskiego pomysłu, stosowanych w kolejnictwie.

Oczywiście, nie wszystko co tutaj oglądamy jest polskim wynalazkiem, ale za to wszystko jest polską konstrukcją, — jesteśmy krajem nawiedzianym często przez śniegi, lecz są inne kraje, którym klęska śnieżycy częściej i dotkliwiej daje się we znaki, na ich więc wzorach oparto budowę polskich pługów odśnieżnych, do oczyszczania torów kolejowych. Wśród wystawionych imponujący jest zwłaszcza pług wirowy, budowany w Chrzanowie.

O rzeczach tak prostych, jak wspaniałe wagony osobowe, posiadające już ustaloną sławę na międzynarodowych szlakach, nawet nie trzeba wspominać. Za to wśród ciekawostek wymienić należy inne wagony, poświęcone propagandzie jedwabnictwa, pszczelnictwa, pokazom przeciwgazowym i t. d. Świadczą one chlubnie o bogatej działalności społecznej, jaką prowadzi Ministerstwo Komunikacji.

Wszystko to dla człowieka, pochłoniętego na codzień szaremi sprawami życiowemi jest takie, jak ów tunel w Alejach Jerozolimskich. Codzień się po nim depce i nic się o nim nie wie.

Podobne wrażenie, a może i silniejsze, bo bardziej niecodzienne, wywiera na nas dział lotniczy. Jeszcze do niedawna ta dziedzina stanowiła w Polsce ugór nieuprawny. Tu i ówdzie zjawiały się jakieś wysiłki, jakieś porywania się z motyką na słońce, tu i tam coś się zwalało, coś szło na marne — tkwiliśmy w niewoli zagranicznej, zakupując w obcych krajach cały nasz sprzęt lotniczy, często nieużyteczny, często już przestarzały. Stanowiliśmy rynek zbytu dla obcego przemysłu lotniczego, przyczyniając się w ten sposób niejednokrotnie do plecenia bata na własną skórę.

Na szczęście te czasy minęły już dawno i niepowrotnie. Na wystawie poznańskiej widzimy szereg wspaniałych maszyn polskiej konstrukcji i polskiej fabrykacji. Dominuje olbrzymi, budowany na podstawie holenderskiej licencji w lubelskiej fabryce samolotów, trzymotorowy Fokker. — Lecz jest to jedyna pasażerska maszyna, choć polskiej budowy, przecież obcego wynalazku. Pozostałe są rdzennie polskie.

Są polskie i są niebylejakie. Więc przedewszystkiem „P. W. S. 20" — duża, dziesięcioosobowa limuzyna konstrukcji fabryki Białej Podlaskiej, zaopatrzona w motor „Lorraine - Dietrich" polskiej fabrykacji o mocy 450 koni. Dalej mniejszy płatowiec komunikacyjny, sześcio - osobowy „P. W. S. 21" o silniku „Wright" również polskiej fabrykacji, mocy 220 koni. Ten sam 220-konny silnik posiada lekki samolot komunikacyjny „Lublin R. XI", który z sześcioma osobami załogi rozwija szybkość do 195-ciu kilometrów na godzinę. Lubelska fabryka wystawia prócz tego dwupłatowiec komunikacyj-



*Polski przemysł samochodowy na wystawie: samochody osobowe «C. W. S.» i ciężarówki «Ursus».*

ny „Lublin R. 9" z silnikiem „Jupiter" 480 koni, posiadający kabinę na sześciu pasażerów.

Nie tak bogato przedstawia się wytwórczość polska w dziedzinie samochodowej. Niektórym wydaje się to zdumiewające.

— Panie drogi, toć to niepojęte, że my mamy własne samoloty, a nie mamy własnych samochodów. Przecież samochód to rzecz i bardziej rozpowszechniona i bardziej dostępna — dziwił się jeden z moich znajomych, zwiedzając wystawę.

Tak się wydaje na pierwszy rzut oka, że przemysł lotniczy winien i u nas, jak kiedyś zagranicą, postępować w ślad za przemysłem samochodowym, a nie przeciwnie. Złożył się jednak na to szereg ważnych przyczyn, z których nie wszystkie można zapisać na konto naszego gospodarczego niedołęstwa. I złe drogi, i trudna konkurencja z masową produkcją, i brak kapitału i...

Dużoby o tem mówić, ale nie tu jest miejsce po temu.

Nasz przemysł samochodowy rdzenny, reprezentuje jedna tylko firma: Państwowe Zakłady Inżynierji i zakłady „Ursus", od niedawna połączone. „C. W. S." wystawia znany nam już czterocylidrowy samochód Tańskiego, a „Ursus" autobusy oparte na licencji włoskiej „Spa". „C. W. S." obiecuje nam wkrótce nowy typ silnika w swoim samochodzie. Będzie to silnik ośmiocylidrowy również inż. Tańskiego, który, miejmy nadzieję, lepiej będzie się nadawał do ciężkiego podwozia samochodu, niż obecna czterocylindrówka.

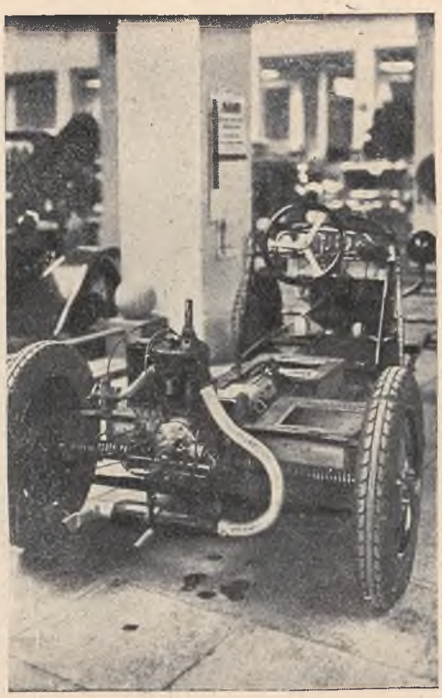
Trudno uważać za polski przemysł samochody montowane w Polsce. Mamy kilka firm zagranicznych, które w różnych częściach kraju zainstalowały własne fabryki montażowe. Należą do nich: Praga w Oświęcimiu i D. K. W. w Parzęczewie (w Poznańskiem). Tem nie mniej są to firmy biorące żywszy udział w wewnętrznem życiu gospodarczem kraju.

Przykrą niespodziankę mieli goście wystawowi w ostatnich dwóch tygodniach przed jej zamknięciem. Nie zastali już w halach całkowitego pokazu automobilowego, gdyż, na podstawie regulaminów międzynarodowych, Międzynarodowa Wystawa Samochodów nie może trwać dłużej niż dwa tygodnie. A szkoda! Bo przyznać trzeba, że pokaz ten był bardzo ciekawy. I bodaj po raz pierwszy w Polsce tak obfity.

Ogółem wystawiało kilkadziesiąt firm światowych, kilka z nich pokazało nam swe najnowsze modele, jeszcze szerzej nieznane.

Przysłuchując się publiczności zwiedzającej, można było zauważyć, co ją najbardziej interesuje: małe samochodziki i olbrzymie transportowce, — małe wydają się każdemu bliższe jego marzeń, dostępniejsze, a wielkie — imponują rozmiarami. W kraju tak biednym jak Polska, i w dodatku przeżywającym kryzys gospodarczy, większość naszych „automobilistów" rekrutuje się niestety z marzycieli. Z marzycieli-realistów, którym się nie śnią Rolls-Royc'y, lecz raczej Fordy, małe Fiaty, Zetki, D. K. W...

Ci mieli raj w Poznaniu. Znalazł się dla nich nawet samochód trójkołowy i to aż w dwóch odmianach: angielski „Morgan" i francuski „D'Yrsan". Są to bardzo ciekawe konstrukcje małych samochodów, posiadających z przodu dwa koła, z tyłu zaś jedno. Ten rodzaj rozmieszczenia kół zapewnia maszynie bezpieczne trzymanie się drogi, często bezpieczniejsze niż w samochodach czterokołowych, i możność rozwijania dużych szybkości. „D'Yrsan" posiadający czterocylindrowy motor (Ruby) rozwija szybkość do 120 kilometrów na godzinę.



*Nowy samochód polski, konstrukcji inż. Glücka z Krakowa.*

Z innych małych samochodów kusił pięknemi linjami nowy „Fiat 514", a najwięcej zaciekawienia budziły dwa typy dwutaktowek: „D. K. W." i „Zbrojówka". — „Zbrojówka" wystawiła wzmocniony (22 KM.) typ swego popularnego dwucylindrowego samochodu, tym razem zaopatrzony już w dyferencjał. „D. K. W." zaś wzbudza prawdziwą sensację swym nowym modelem dwutaktowym czterocylindrowym, który w efekcie działania równa się oczywiście normalnym ośmiocylindrówkom. — Przedstawiciel „Zetki" zapewniał, że i oni na przyszły rok będą mieli czterocylindrówkę dwutaktówkę.

Automobilistów, rozporządzających poważniejszym kapitałem — i tacy są jeszcze w Polsce — roznamiętniała ośmiocylindrowa Lancia i wspaniale karosowany w stoczni gdańskiej kabriolet na podwoziu Nash'a.

Wogóle pięknie popisały się krajowe fabryki karoseryj, które z każdym rokiem czynią coraz większe postępy. Plage i Laśkiewicz wystawił imponujące, fantazyjne torpedo na podwoziu „Chryslera", „Brzeski-auto" z Poznania piękne kabriolety „Fiata" i „Minerwy", „Polmotor" również elegancki kabriolet Stoewera i „D. K. W.", a „Kapeka" z Warszawy doskonale wykonany autobus.

Jak wspomniałem, zainteresowanie pełne pobożnego skupienia wzbudzają u laików liczne olbrzymie podwozia autobusowe i ciężarowe, wśród których króluje rozmiarami potworny, sześciokołowy, liczący 11 metrów długości Buessing. Wogóle Niemcy pozostali i tu wierni swej ulubionej modzie tworząyit rzeczy charakteryzujących się wielkiemi cyframi. Nietylko ciężarówki Vomag, Krupp, M. A. N. są olbrzymie i silne. — Dwuosobowy, czerwony, jak rak, i elegancki, jak miljonerka, kabriolet „Mercedes", dumny jest z tego że liczy 200 koni mocy w motorze, 7½ litra pojemności w cylindrach i rozwija szybkość... 200 kilometrów na godzinę. No, myślę — przy 200 koniach!

Szacunek natomiast budzą samochody o motorach niebenzynowych. — Mamy tu dwa okazy pędzone ropą naftową: niemiecki Benz z silnikiem typu Diesla i szwajcarski Saurer również z dieslowskim motorem. Jak wiadomo, silniki tego rodzaju są przeszło czterokrotnie oszczędniejsze i równiejsze w pracy, nie stosowano ich jednak w samochodach ze względu na olbrzymi ciężar. Dopiero od niedawna udało się konstruktorom zastosować je do samochodu. Lecz najciekawszy, bo po raz pierwszy w Polsce widziany jest samochód ciężarowy francuskiej firmy „Panhard i Levassor", pędzony, ani nie benzyną, ani naftą, lecz gazem z węgla drzewnego. Konstrukcja ta, uniezależniająca automobilizm od produktów naftowych ma bardzo ciekawą przed sobą przyszłość.




*Przemysł karoseryjny: efektowne karoserje, wykonane przez Stocznię Gdańską.*

# Wystawa Turystyczna w Bagateli

W dniu 6 b. m. została uroczyście otwarta wystawa Turystyczna w Bagateli. W zastępstwie prezesa Polskiego Touring - Klubu, dr. M. Orłowicz wygłosił wobec przedstawicieli władz i prasy następujące przemówienie, streszczające istotę i cel wystawy:

Jak Państwu wiadomo przed miesiącem została zamknięta w Poznaniu Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, której otwarcie odbyło się przed dwoma miesiącami t. j. 6 lipca r. b. Osobny pawilon na tej wystawie przeznaczono turystyce, z tem, że połowę miejsca zajęła turystyka polska, połowę wystawy turystyczne państw obcych. Dział turystyczny polski przygotowany pod patronatem i przy poparciu finansowem Min. Robót Publicznych został oparty na zasadach regjonalnych, w ten sposób, że eksponaty przygotowały Komitety wojewódzkie specjalnie dla tego celu powołane, przeważnie pod protektoratem p. wojewodów i przy czynnym współudziale referentów turystyki przy urzędach wojewódzkich. Każde województwo otrzymało własne stoisko, w którym pozostawiono mu bardzo szerokie ramy dla charakteru eksponatów i propagandy turystycznej województwa. Mimo stosunkowo niewielkich funduszów jakie zebrały komitety wojewódzkie dla przygotowania eksponatów turystycznych, dzięki ofiarnej współpracy czynników urzędowych i społecznych, oraz znawstwu sprawy i dobrej woli, jaką bezinteresownie w pracę tą włożyli kierownicy komitetów, oraz referencji turystyki przy urzędach wojewódzkich zebrano piękne i interesujące eksponaty obrazujące z jak najlepszej strony osobliwości turystyczne poszczególnych województw, które złożyły się na całość obrazującą piękno Polski jako terenu turystycznego. Przyłączyło się do tego kilka działów ogólnych przygotowanych przez Min. Robót Publicznych w szczególności jego Referat Turystyki, Min. Oświaty (Departament Sztuki i Państwowa Rada Ochrony Przyrody), oraz Min. Komunikacji, zaś z instytucji społecznych Związek Polskich Tow. Turystycznych.

Powstała w ten sposób całość nietylko, że nie ustępowała działom turystycznym zagranicznym, wśród których występowały państwa tak doskonale zorganizowane w dziedzinie turystyki i posiadające pierwszorzędne osobliwości turystyczne, jak Francja, Szwajcarja, Czechosłowacja, Austrja, Niemcy, Jugosławja, Grecja, Holandja i inne, ale wiele z tych stoisk przewyższała pod każdym względem, wykazując swoim i obcym, że Polska jest pierwszorzędnym terenem turystycznym i że ma zupełnie odpowiednie warunki w postaci przemysłu turystycznego dla rozwoju ruchu turystycznego polskiego i zagranicznego.

Zarząd Polskiego Touring Klubu zdając sobie sprawę z tego, że warunki ekonomiczne nie pozwolą szerszym masom mieszkańców Warszawy wyjechać do Poznania na międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki poczynił starania, aby polski dział turystyczny tejże wystawy można było pokazać w stolicy Polski, i ułatwić w ten sposób mieszkancom Warszawy zapoznanie się z pięknem i osobliwościami turystycznemi wszystkich województw. Chciano również ofiarowując na ten cel lokal Polskiego Touring Klubu ułatwić komitetom wojewódzkim propagandę tyrystyczną w stolicy, i przekonać ją w ten sposób, że praca jaką włożyli w przygotowanie eksponatów wyda pomyślne owoce w postaci wzmożonego ruchu turystycznego i letniskowego mieszkańców stolicy do danych województw. Zdajemy sobie sprawę dokładnie z tego, z czego zdają sobie również sprawę wszystkie województwa, że Warszawa jako stolica państwa i jako największe miljonowe miasto w państwie jest w pierwszej linji dostawcą turystów, letników i gości kąpielowych dla wszystkich ośrodków turystycznych i letniskowych w Polsce od Pomorza po Wschodnie Karpaty i Podole i od Beskidów Śląskich i Tatr po Pojezierze wileńskie.



*Otwarcie wystawy w Bagateli. Dr. Orłowicz w imieniu P. T. K. wita przedstawicieli władz w osobach p. p. ministrów Małakiewicza i Starzyńskiego.*

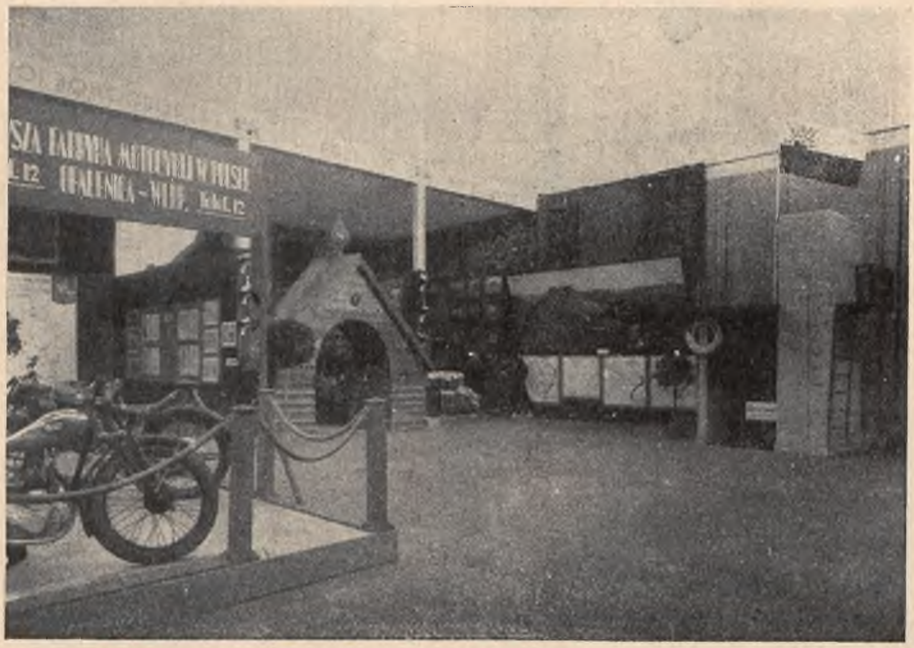
To też Polski Turing Klub, organizując niniejszą wystawę, mającą przedstawić piękno Polski jako terenu turystycznego miał dwa cele na oku: pokazanie mieszkańcom Warszawy i osobom, dla których zwiedzenie wystawy jest dogodniejsze w Warszawie, niż w Poznaniu osobliwości turystycznych Polski, a z drugiej strony umożliwienie wszystkim województwom propagandy turystycznej w stolicy, która będzie mieć dla nich niewątpliwie duże znaczenie moralne i ekonomiczne.

W razie powodzenia obecnej Wystawy ma zarząd Polskiego Touring Klubu zamiar organizowania tego rodzaju wystaw poświęconych polskiej propagandzie turystycznej częściej, być może, że corocznie w miesiącach wiosennych będzie organizowaną wystawa pod tytułem „Dokąd jechać na lato".



*Turystyka regjonalna: fragment wioski poleskiej na wystawie.*

Propozycja zarządu Polskiego Touring Klubu spotkała się z życzliwym przyjęciem zarówno u władz centralnych, jak i w Komitetach wojewódzkich. Poparcie władz centralnych wyraziło się w tem, że Min. Robót Publicznych i Min. Komunikacji oraz Państwowa Rada Ochrony Przyrody wzięły oficjalny udział w wystawie, na którą nadesłały szereg pięknych i interesujących eksponatów. Również Wojewódzkie Komitety odniosły się jak najżyczliwiej do inicjatywy Polskiego Touring Klubu. Już na konferencji delegatów Komitetów wojewódzkich, jaka odbyła się w Poznaniu w dn. 7 lipca t. j. w dzień po otwarciu wystawy poznańskiej, okazało się, że wszystkie województwa (za wyjątkiem woj. tarnopolskiego, które już poprzednio przyrzekło przysłanie swych eksponatów na odbywające się równocześnie z naszą wystawą Targi Wschodnie we Lwowie) z największą chęcią zgodziły się na propozycje Polskiego Touring Klubu przewiezienia eksponatów po zamknięciu wystawy do Warszawy, i wystąpienia z nimi na obecnej wystawie. Decyzja ta Wojewódzkich Komitetów, za którą składam jak najserdeczniejsze podziękowania zapewniła powodzenie obecnej wystawy, i uprościła w wysokim stopniu jej przygotowanie.



*Fragment głównej hali wystawy Turystycznej.*

Zarząd Polskiego Touring Klubu po otrzymaniu wiadomości o wspomnianej uchwale powołał do życia specjalną Dyrekcję Wystawy w skład której weszli p. Wacław Rokosz, dyr. biura Polskiego Touring Klubu, p. Guranowski i p. Szachówna. Ich pracy i zabiegom zawdzięczać należy punktualne i terminowe przygotowanie Wystawy dowóz eksponatów z Poznania i pozyskanie szeregu wystawców, którzy nie byli reprezentowani w Poznaniu.

Chcąc stworzyć trwałą pamiątkę wystawy w postaci jej katalogu, a zarazem dać zwiedzającej wystawę publiczności pewien klucz, opisujący osobliwości turystyczne poszczególnych województw wydał Polski Tourig Klub broszurę „Piękno Polski", w której pomieszczono w porządku alfabetycznym bardzo zwięzły opis osobliwości każdego województwa i dano krótki katalog wystawy. Tekst broszury bogato ilustrowanej opracowała p. Marja Szachówna.

Chcąc ożywić wystawę podobnie, jak na wystawie poznańskiej, oprócz osobliwości turystycznych danych województw postaraliśmy się dać możliwie wiele okazów z przemysłu artystycznego ludowego, traktowanych jako dekoracje poszczególnych stoisk. Urządzono też sprzedaż wytworów przemysłu artystycznego, oraz podręczników z zakresu polskiej literatury turystycznej. Dla ożywienia wystawy przy poparciu zainteresowanych Komitetów Wojewódzkich, sprowadzono z ziemi Kurpiów, z ziemi łowickiej i z Podhala kilku artystów i artystek z dziedziny przemysłu ludowego, w strojach ludowych, którzy będą w czasie wystawy tworzyć i sprzedawać pamiątki swej specjalności. Wreszcie dla urozmaicenia pobytu w czasie wystawy sprowadziliśmy z woj. lubelskiego znaną orkiestrę ludową Namysłowskiego, która przygrywać będzie na wystawie w godzinach wieczornych.

Mamy nadzieję, że polską wystawą turystyczną zainteresują się w szerokim stopniu mieszkańcy stolicy, i że podążą tu masowo, żeby zapoznać się z pięknem Polski jako terenu turystycznego. Liczymy w szczególności na frekwencję młodzieży szkół średnich szczególnie z klas wyższych, i w tym kierunku zwracam się z gorącym apelem do obecnych tu p przełożonych władz szkolnych, oraz dyrektorów i profesorów szkół.

W odpowiedzi na przemówienie dr. Orłowicza zabrał głos wice - minister Skarbu dr S. Starzyński:

Otwierając I-szą Wystawę Turystyczną w Warszawie, której znaczenie podkreślił przed chwilą p. Dr. Orłowicz, jeden z pionierów i najbardziej zasłużonych działaczy w dziedzinie organizacji turystyki w Polsce chciałbym w kilku słowach podkreślić znaczenie turystyki dla rozwoju naszego Państwa.

Turystyka w rozwoju państw odgrywa poważną rolę, wpływa ona na zwiększenie dochodów ludności, na kształtowanie się bilansu płatniczego, jest drogą zbliżenia się kulturalnego narodów, potężnym środkiem propagandy.

Znaczenie rozwoju turystyki w Polsce jest tem większe, że wszystkie wspomniane przezemnie dziedziny życia gospodarszego i państwowego wymagają specjalnych wysiłków, prowadzących ku ich rozwojowi.

Warunki rozwoju turystyki w Polsce kształtują się podobnie do warunków rozwoju innych dziedzin naszego życia. Posiadamy wielkie bogactwa naturalne w postaci różnorodnych przepięknych i często tak odmiennych od spotykanych w Europie krajobrazów. Natomiast brak nam kapitałów i należytej organizacji. O ile wzrost kapitałów tylko w części od nas zależy, gdyż w tej dziedzinie, jak i w innych liczyć się musimy z koniecznością kredytów, to dziedzina organizacji jest terenem, który wyłącznie od naszej woli i naszych wysiłków jest zależny.

Ponieważ zrozumienie wagi gospodarczej i państwowej zagadnienia turystyki nie jest w całem społeczeństwie dostatecznie pogłębione, co jest niezbędne dla należytej organizacji, przeto nie wątpię, że ta wystawa przyczyni się do pomyślnych wyników wielkiej akcji, prowadzonej od lat przez liczne organizacje turystyczne i podjętej w tej chwili na szerszą skalę przez zasłużony Touring Klub.



*Góral-snycerz demonstruje swoją pracę na wystawie w Bagateli.*

# Turystyka

## Kraków — stolica turystyki polskiej

Kraków, dawna stolica Rzeczypospolitej Polskiej, jedno z najstarszych, a pod względem artystyczno - zabytkowym najpiękniejszych miast polskich, leży nad Wisłą w południowo - zachodniej części Państwa. Już samo położenie geograficzne nad wielką i spławną rzeką, w otoczeniu częściowo zalesionych, niezwykle malowniczych, a pod względem geologicznym bardzo ciekawych wzgórz, stwarza warunki zewnętrzne, jakiemi mało które miasto w środkowej Europie może się poszczycić.

Kraków, jako dawna przez kilka wieków stolica, oraz miasto koronacyjne królów polskich, posiada obok przepysznych romańskich, gotyckich, renesansowych etc. budowli, wspaniały zamek królewski „Wawel", położony na wzgórzu, dominującem nad miastem. Z zamkiem wawelskim i podwawelskim grodem Krakowa łączą się najpiękniejsze tradycje, zarówno dawnej Rzeczypospolitej, jak i okresu niewoli. Począwszy od mitów, właściwych każdemu przedhistorycznemu osiedlu ludzkiemu, o księciu Kraku, pogromcy legendarnego smoka wawelskiego i założycielu miasta Krakowa, tak od imienia tego księcia nazwanego, o królewnie Wandzie, która poświęciła się dla swego ludu, przekładając śmierć w nurtach Wisły nad zaprzedaniem siebie i kraju w niewolę wroga, przez czasy największego rozkwitu dawnej kultury polskiej za dynastji Jagiellonów, aż po chwilę obecną jest Kraków kolebką i siedzibą kultury i ducha narodowego. Miasto to zorganizowało, względnie brało udział we wszystkich niemal ruchach wolnościowych w wiekach XVIII — XX. Kraków widział Konfederatów Barskich, widział bohaterski czyn Naczelnika Tadeusza Kościuszki, zrywającego się z Krakowa do walki z najeźdźcą moskiewskim, brał Kraków udział pośredni w powstaniu r. 1830, a bezpośredni w powstaniach 1846 i 1863. Stąd też wyruszyły w r. 1914 pod wodzą Józefa Piłsudskiego Legjony Polskie.

Te akty, świadczące o żywotności, nigdy nie gasnącego ducha narodowego i patrjotyźmie mieszkańców miasta, czynią z Krakowa rodzaj polskiego Piemontu, zabytki zaś z powyższą wzniosłą tradycją narodową nierozerwalnie związane, rodzaj polskiego Rzymu, licznie odwiedzanego przez wycieczki i turystów tak krajowych jak i zagranicznych. Obok z górą 50 kościołów, pochodzących z różnych czasokresów i będących prawdziwemi perłami architektury kościelnej, jak kościół N. P. Marji, O. O. Franciszkanów. O. O. Dominikanów, Św. Krzyża, Św. Wojciecha, Św. Marka, Św. Idziego et. c., posiada Kraków szereg wspaniałych budowli świeckich, jak wznoszące się na olbrzymim rynku Sukiennice, dalej gmachy starożytnej Wszechnicy Jagiellońskiej, pałac metropolitalny, ratusz, et. c. Obok budowli publicznych cały szereg pałaców i kamienic prywatnych, położonych w starem mieście, otoczonem częściowo średniowiecznemi fortyfikacjami, w swoim rodzaju unikatami (Barbakan), zdolne są zachwycić w pełnem tego słowa znaczeniu każdego tak swym wyglądem zewnętrznym, jak i architekturę wnętrz.

Odrębną całość dla siebie stanowi wspomniany już zamek królewski na wzgórzu wawelskiem. Zamek ten, który okupant austrjacki zamienił na szpital i koszary wojskowe, odnawia się obecnie, przywracając mu jego dawną świetność historyczną. Obok wspaniałego, renesansowego dziedzińca arkadowego, dzieło Bartłomieja Berecci, po-



*Katedra, nawa główna z kaplicą św. Stanisława.*

dziwia tam zwiedzający pełne majestatu komnaty dawnych królów, oraz polskie „Forum Romanum" w postaci kaplicy św. Feliksa i Adaukta z X wieku, ruin starej katedry romańskiej et. c. W podziemiach katedry wawelskiej, w krypcie św. Leonarda spoczywają szczątki królów polskich, oraz duchowych wodzów narodu, jak Tadeusza Kościuszki, marszałka Francji, Ks. Józefa Poniatowskiego, poetów - wieszczów: Adama Mickiewicza i Juljusza Słowackiego. Mistyczny charakter Wawelu, jako symbol ducha i kultury narodowej natchnął wielkiego poetę, Stanisława Wyspiańskiego, do wstrząsającego, jedynego w swoim rodzaju dramatu „Akropolis".

Współczesny Kraków, liczący obecnie około 215.000 mieszkańców, pod względem polityczno - administracyjnym jest miastem samorządowem, opartem o własny statut, z prezydentem na czele władzy wykonawczej i Radą miejską, jako organem, uchwalającym i kontrolującym. W zarządzie miejskim prowadzi się szereg przedsiębiorstw i instytucyj zaspokajających pierwsze potrzeby ludności, jak elektrownię, gazownię, wodociąg, zakład czyszczenia miasta, rzeźnię, piekarnię, fabrykę lodu, mydła, etc. Zakłady te postawione częściowo na bardzo wysokim poziomie tak, iż mogą być wzorem dla tego rodzaju administracji w innych miastach, są obecnie częściowo rozbudowywane z powodu wzrostu znacznego ludności i jej potrzeb. Zaspakajają one w każdym razie potrzeby ludności w możliwie szerokim zakresie za bardzo niskiemi opłatami.

Współczesne miasto Kraków jest siedzibą, podobnie, jak i czasach dawniejszych, świetnie obsadzonych i przeważnie z funduszów prywatnych dostatnio uposażonych instytucyj naukowych. Posiada Kraków założony przez króla Kazimierza Wielkiego z dynastji piastów w r. 1363, a odnowiony przez Jadwigę z dynastji andegaweńskiej i jej męża, króla Władysława Jagiełłę, uniwersytet znany pod nazwą Uniwersytetu Jagiellońskiego. Posiada Kraków przy Uniwersytecie Jagiellońskim jedną z największych bibljotek w Europie, Bibljotekę Jagiellońską. W Krakowie mają dalej swą siedzibę Akademja Górnicza, Akademja Sztuk Pięknych, Wyższe Studjum Handlowe, oraz Polska Akademja Umiejętności, zrzeszająca w swem gronie wszystkich wybitnych uczonych tak krajowych, jak i zagranicznych.

Powyższe instytucje czynią z Krakowa środowisko elity duchowej tak z zakresu ścisłej nauki, jak i sztuki. Wystarczy zaznaczyć, że wszystkie nieomal prądy i nastroje w tych dziedzinach rodziły się i rodzą po dziś dzień w murach Krakowa. Z Krakowa też wychodzą najwybitniejsze siły naukowe i artystyczne, nie wyłączając sztuki scenicznej. Kraków był rodzinnem miastem nestora malarswa polskiego, Jana Matejki, miastem rodzinnem jednego z największych poetów, dramaturgów i malarzy polskich, jakim był Stanisław Wyspiański. W Krakowie również stale przebywał zmarły niedawno mistrz malarstwa polskiego Jacek Malczewski.

Wszystkie te momenty przemawiają niezwykle silnie, zaklęte bowiem niejako w plastyczną formę pomników sztuki, narzucają się wprost z niezwykłą ekspresją, a stąd i duszy zwiedzającego miasto turysty, pozostawiając niedające się niczem zatrzeć swoiste piętno. Nagromadzone na stosunkowo nieznacznej przestrzeni iście bezcenne zabytki tak architektoniczne, jak i z dziedziny sztuki plastycznej po licznych muzeach, placach i ulicach, potrafią bez przerwy trzymać w napięciu estetycznem zwiedzającego turystę.

Okolica bezpośrednia Krakowa obfituje w niezwykle malownicze miejscowości wycieczkowe, jak dolina Ojcowa, Czerny, Bielany etc., posiada romantyczne ruiny, jak Tyniec ze zwaliskami starożytnego opactwa Benedyktów, dalej Tenczynek z ruinami zamku rycerskiego. Dalsza okolica Krakowa, to położone na terenie województwa krakowskiego, znane i pod względem wartości leczniczej pierwszorzędne zdrojowiska, jak Szczawnica, Krynica, Żegiestów, Rabka, etc. Na terenie tegoż województwa leży t. zw. letnia stolica Polski, Zakopane, u stóp karpackiego pasma granitowych Tatr, dalej Czorsztyn z ruinami zamku i Pieniny — przełom rzeki Popradu przez łańcuch Karpat.

Bliższe i dalsze okolice Krakowa obfitują też w bogate kopalnie. I tak w bezpośredniem sąsiedztwie Krakowa znajdują się eksploatowane już za czasów dawnej Rzeczypospolitej kopalnie soli w Wieliczce, Bochni, dalej dawne kopalnie ołowiu i srebra w Olkuszu. Na terenie województwa krakowskiego czynione są poszukiwania za ropą naftową, uwieńczone częściowo bardzo pomyślnych rezultatem (Krosno). Znajdują się pod nazwą Zagłębia Krakowskiego jedną wreszcie na terenie tegoż województwa niezwykle bogate złoża węglowe, stanowiące całość z Zagłębiem górnośląskiem.

# O lasach Państwowych Dyrekcji Poznańskiej

Jedno z największych bogactw i najpiękniejszych urozmaiceń słabo sfalowanej, rzadko usianej niskiemi, łagodnie zaokrąglonemi pagórkami — stosunkowo monotonnej niziny Wielkopolskiej — obok obfitości wód płynących i stojących, stanowią lasy tej dzielnicy, zwłaszcza państwowe, zajmujące w Województwie Poznańskiem ca 230.000 ha. Gros tych lasów, bo około 170.000 hektarów wchodzi w skład Dyrekcji Lasów Państwowych w Poznaniu.

Wymieniona obfitość wód i dolin, mających łatwy związek z ościennemi krajami, tudzież gleba podatna do uprawy uczyniły Wielkopolskę oddawna krainą przydrożną, handlową ale i rolniczą. Z wysoką i starą kulturą ściśle rolną, szedł w parze rozwój leśnictwa, co spowodowało, że lasy Polski Zachodniej osiągnęły najwyższy poziom organizacji i zagospodarowania. Porozrzucane po całym obszarze Województwa Poznańskiego — lasy państwowe Dyrekcji Poznańskiej nie stanowią większych zwartych kompleksów, za wyjątkiem rozległej grupy lasów b. puszczy Międzychodzkiej na wielkim, piaszczystym obszarze wydmowym pomiędzy Wartą a Notecią — w powiecie międzyrzeckim, szamotulskim i częściowo czarnkowskim. Dyrekcji Poznańskiej podlega 31 nadleśnictw, obszar których waha się od 3.000 — 10.000 ha i w skład których wchodzi 177 leśnictw i 30 podleśnictw. Jak z charakteru gleb pozostawionych lasowi wynika — większość drzewostanów stanowią drzewostany czysto sosnowe z nieznaczną, ca 10% wynoszącą, domieszką innych rodzajów drzew; jedynie w południowej części występuje obficiej dąb, zwłaszcza w grupie lasów krotoszyńskich, nabytych przez Skarb Państwa w roku 1927 od Ks. Thurn i Taxisa.

Ustępując pod względem jakościowym sośnie mazowieckiej i wschodnio - polskiej, sosna tutejsza zaspakaja lokalne potrzeby budownictwa i przemysłu, przerabiającego surowiec na licznych tartakach również i dla rynku niemieckiego.

Uznaniem za to szerokiem cieszy się wymieniona dębina krotoszyńska, dająca znaczny procent cennego drewna fornierowego i dyktowego.

Na terenie Dyrekcji Poznańskiej znajdujemy ciekawe próby aklimatyzacji niektórych gatunków drzew cudzoziemskich, prowadzone już od lat kilkudziesięciu i stwierdzające zupełnie dodatnie wyniki wzrostu i rozwoju w klimacie dzielnicy Poznańskiej zwłaszcza wysokowartościowej daglezji (pseudotsuga douglasii).

Ciężką klęskę poniosły lasy Dyrekcji w latach 1923 i 1924, kiedy ofiarą nienotowanego w dziejach leśnictwa rozmnożenia się szkodliwego owada sówki - chojnówki (Noctua piniperda vel Penolis flammea) padło 11 nadleśnictw między Wartą a Notecią. Wielkie zwarte lasy największego masywu Dyrekcji uległy zniszczeniu na powierzchni ca 50.000 ha zupełnie lub częściowo i obecnie przedstawiają nieprzejrzane powierzchnie świeżo wykonanych upraw, lub czekających jeszcze na uprawę gołoborzy. Zupełne wykończenie prac zalesieniowych na powierzchniach zniszczonych przez sówkę przewidywane jest w roku 1933.



Ogrom pracy wykonanej przy anormalnej eksploatacji i zalesieniu tak znacznych przestrzeni świadczy chlubnie o sprawności polskiej administracji lasów państwowych. Wyrąb w całej Dyrekcji na rok 1931 wyniesie około 375,000 m³. Wyróbkę drewna przeprowadza się tu wyłącznie we własnym zarządzie, a sprzedaż materjałów wyrobionych odbywa się zasadniczo w drodze przetargów pisemnych, względnie ustnych licytacyj.

Z innych gałęzi gospodarczych na szczególniejszą uwagę zasługuje rybołóstwo i łowiectwo. Należące obecnie do wyłącznej kompetencji Dyrekcji — obfitujące w ryby jeziora skarbowe wielkopolskie w znacznej mierze eksploatowane w drodze dzierżawy przez fachowych rybaków, częściowo zaś zagospodarowane i racjonalnie prowadzone przez samą Dyrekcję w ścisłym kontakcie z Państwowym Inspektoratem Rybackim, przynoszą z roku na rok coraz większe dochody, w poszczególnych wypadkach przynosząc po 65.— zł. z 1 ha powierzchni wód dzikich w stosunku rocznym.

Ostatnio Dyrekcja przystąpiła do racjonalnej na większą skalę gospodarki stawowej.

Rozwinięta wysoko hodowla zwierzyny szlachetnej — jeleni, danieli i sarn stanowi również w lasach Dyrekcji poważne źródło dochodów i ściąga myśliwych z dalszych nawet okolic kraju. Na wzmiankę zasługuje również wprowadzona przez Dyrekcję na terenie Nadleśnictwa Bucharzewo hodowla bobrów kanadyjskich w specjalnej fermie, która rozwija się pomyślnie.

# Złota jesień w Tatrach

Zakopane, we wrześniu 1930.

Początek września. Pierwsze dnie roku szkolnego. Koniec wakacji, a równocześnie koniec niejako sezonu letniego.

O ile sezon zimowy kończy się normalnie z chwilą tajania śniegu, a temsamem może być krótszy, lub dłuższy — o tyle znów sezon letni ma ściśle ograniczone ramy okresem wakacyjnym. Pewnie, że już i przed rozpoczęciem wakacji panuje pewne i to znaczne ożywienie — tak, jak i teraz mimo, że rok szkolny już zaczęty, widzi się jeszcze wiele osób—to jednak mimo wszystko można już mówić o końcu zesonu letniego, gdyż największe nasilenie już minęło.

Obecnie Zakopane wkracza w okres sezonu jesiennego — po zimie bezsprzecznie najprzyjemniejszego. Stała w tym czasie pogoda, która zaczęła się tu na dobre właśnie z dniem „Wyścigu", t. j. 24 sierpnia trwa bezustannie i przypuszczać należy, że potrwa jeszcze długo. I zaprawdę dziwić się należy ludziskom, że w porze tej tak stosunkowo mało korzystają z uroku jesieni tatrzańskiej. Dnie jeszcze dość długie pozwalają przecież i na dalsze wycieczki. W Tatrach niema już takiego ścisku, takiego gwaru... Zyskują na tem Tatry wiele. Czar jesieni, czerwieniejące buki na reglach, srebrne nici pajęczego lata, złota, a nie tak jak latem dokuczająca, kula słoneczna, sunąca po nieskalanym, częstokroć i najmniejszym obłoczkiem, nieboskłonie przysparzają wrażeń, których rzadko kiedy dostarczyć może gwarne i nie tak pewne, pod względem pogody lato.

Gdzieś kiedyś napisałem — że dziwię się czemu ludzie tak mało korzystają z jesieni— gdy pogoda tak cudna?! — i doszedłem do następującego rozumowania: że może dlatego, iż właśnie jest pogoda. Albowiem jesteśmy malkontentami i szukamy tylko powodu do narzekania — a tych powodów daje nam dużo deszczowe zwykle lato.

Obecnie, choć to już niby po wakacjach i po sezonie letnim ruch jeszcze dość wielki. Na ulicach Zakopanego, na bliższych spacerach, po lokalach rozrywkowych (szczególnie w porze południowej) niemal, że taki sam, jak w początkach sierpnia. Piękna i ustalona pogoda pozwala przypuszczać, że cudna jesień podtatrzańska zwabi jeszcze pod stopy Gewontowe liczne zastępy powracających z zagranicznych i krajowych lecznic, na t. zw. „nachkuhr", oraz, jak zwykle o tej porze nasze obywatelstwo, łaknące po żniwach i omłotach odpoczynku.

A zaprawdę niema u stóp Tatr dogodniejszej do odpoczynku pory — jak czas jesieni — do czego przyczynia się poza wspaniałą pogodą — dziwna cisza powietrzna, wyjątkowo duże naświetlenie — a w niemniejszej mierze i stosunkowo słabszy ruch przyjezdnych. Wygodniej w pensjonatach, przestronniej w lokalach rozrywkowych — spokojniej w głębi Tatr.

Nadchodzący okres jesieni, torównocześnie okres wzmożonych przygotowań zakopiańczyków do przyszłego sezonu zimowego. Jeszcze się lato nie skończyło, a ruchliwe i zapobiegliwe prezydjum istniejącego tu od roku Stałego Komitetu Imprez Sportowych Z. P. Z., rozpoczęło wstępne prace nad ustaleniem programu sportowego przyszłej zimy. Postanowiono już między innemi, że najbliższe zimowe zawody konne nosić będą charakter międzynarodowy, że takiż również charakter będą miały odbyć się mające w lutym zawody hokejowe i łyżwiarskie — że w pierwszych dniach lutego odbędą się na wielką skalę zakrojone zawody strzeleckie i myśliwskie i t. d. Do szczegółów tych będziemy jednak mieli jeszcze okazję nieraz powrócić i dlatego też ograniczamy się na razie na tych paru ogólnikach.

**K. Kwaśniewski.**



*Na serpentynie pod Wodospadami Mickiewicza. Schmidt, zwycięzca kategorji sportowej wyścigu tatrzańskiego na maszynie Amilcar (opony Dunlop).*







STANISŁAW LESZCZYCKI

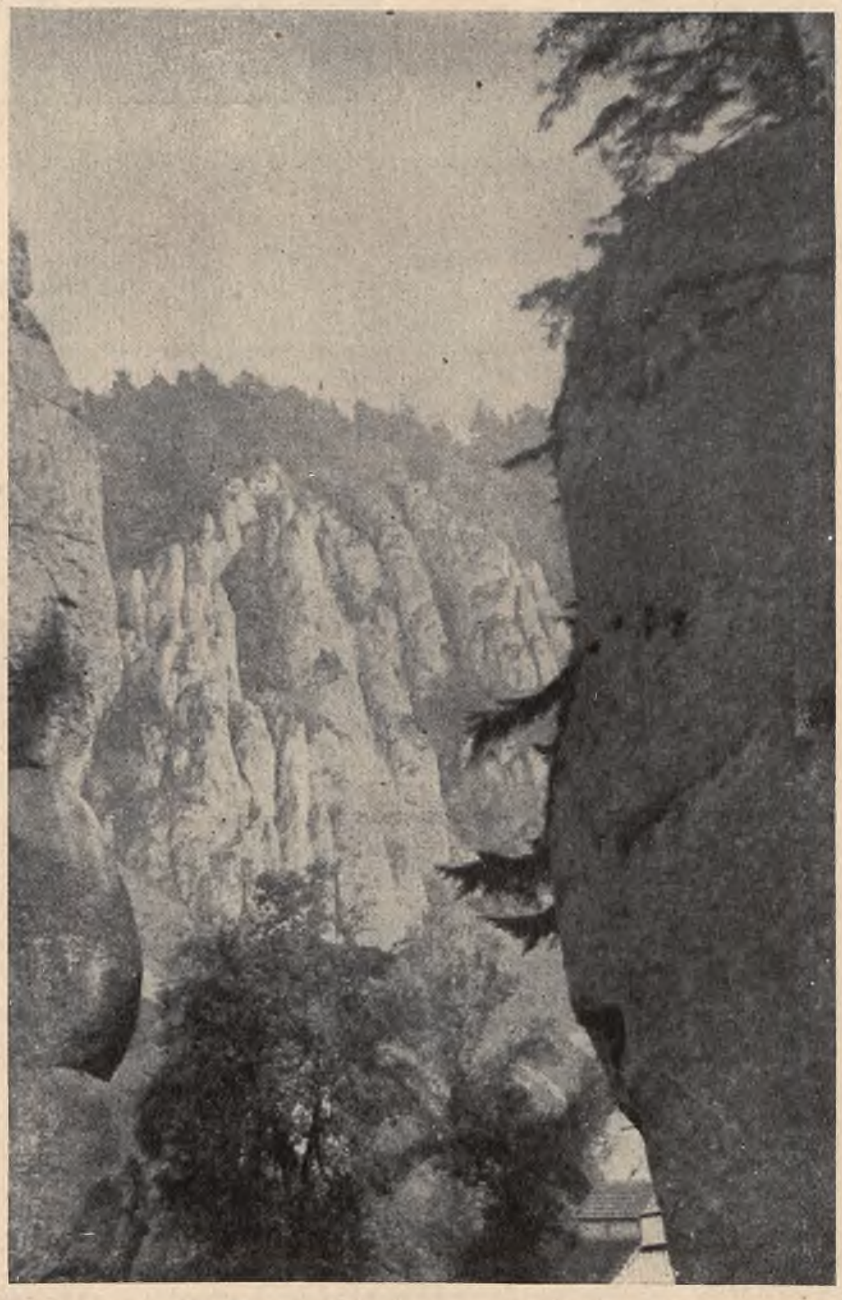
# Okolice Grodu Podwawelskiego

(Okrężny szlak turystyczny miasta Krakowa)

Okolice starego grodu Kraka słyną na całą Polskę malowniczością, urokiem zakątków przyrody, najstarszemi i najcenniejszemi zabytkami sztuki i kultury polskiej. Mimo pierwszorzędnych tych walorów zwiedzane były niewiele. Wprawdzie niejeden artysta snuł pieśni pochwalne ku ich uczczeniu, pozostawało to jednak między ścisłym gronem zainteresowanych, niedocierając często do szerokich warstw społeczeństwa. Stan ten pozostawał od wielu lat bez zmiany, zdawano sobie z tego sprawę dokładnie i wreszcie dzięki staraniom Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego poprowadzony został szlak turystyczny, pozwalający na zapoznanie się ogółu z przepiękną okolicą. Szlak ten wyznaczono znakami biało - czerwono-białemi, przebiega on sto dwa kilometry, łącząc wstęgą barwną najcenniejsze zabytki historyczne, najczarowniejsze zakątki natury. Jest dostępny (jak poniżej dowiemy) z 4-ch stacyj kolejowych (Krzeszowice, Rudawa, Zabierzów i Kraków) prócz tego z Ojcowa, Tenczynka i Bielan, dokąd kursują liczne autobusy. Szlak wije się wśród pól, lasów i łąk, nie omija skalistych jarów wapienych, posiada nietylko walory turystyczne, lecz również dydaktyczne, a zwłaszcza dla nauczycielstwa, mogącego z łatwością zapoznać młodzież z piękną okolicą i jej charakterem geograficznym, z położeniem pomostowem miasta. (Zbieg trzech odrębnych krain geograficznych: Wyżyna Małopolska, nizina Nadwiślańska, wał pogórza Beskidowego, pasmo bielańsko-tenczyńskie).

Szlak wyznaczono dopiero w bieżącym sezonie wiosennym, warto więc zapoznać się z jego przebiegiem i charakterem, aby móc ocenić jego walory turystyczne.

Szlak wybiega na północny zachód rogatką krowoderską, podążając najkrótszą drogą do Ojcowa. Zaraz za rogatką biegnie gościńcem kilkaset kroków koło fortu wojskowego, pozostałością z twierdzy obronnej, jaką był Kraków podczas wojny światowej, a następnie skręca w pola i wśród nich i łąk kwiecistych wije się ścieżyną prosto na północ. Po kilku km. dociera do Sielułtowa, starej wsi warownej, położonej na wierzchowinie, broniącej niegdyś piastowskiego grodu przed wrogiem z północnego-zachodu. Kościół tu znajdujący się, datuje się od XII wieku, a dzisiejsze mury sięgają XVI wieku. Cała wieś typowo podkrakowska, pięknie jest położona i warta bliższego poznania. Stąd szlak polami, nagle obniża się, wpadając do moleńskiego, lessowego jaru, którego osobliwością specjalny gatunek brzozy, t. zw. ojcowskiej i dobrze zachowane pokłady gliny mamutowej. Z jaru wydobywa się szlak głównego kanionu Prądnika i nim podąża aż do samego Ojcowa. Jest to droga najkrótsza (38 km), lecz zanim się dotrze do niego, warto zwrócić uwagę na szereg rzeczy po drodze. I tak po przeciwnej stronie wąwozu lessowego znajdują się mury warownego zamku Koszkur, nieźle zachowane, nader malowniczo położone. O 2 km dalej na północ znajduje się olbrzymia grota Moszycka, a opodal, grota do dziś dnia zamieszkała przez biedną rodzinę, raz pierwszy chyba od czasów, gdy człowiek przedhistoryczny z głazem w ręku polował na dzikiego, a strasznego mamuta, nosorożca lub słonia w obliczu mroźnego lądolodu skandynawskiego i potwornie zimnych wichrów północy. Jaskinia ta cieszy się olbrzymim wzięciem u turystów i jest bardzo licznie zwiedzana. Po drugiej stronie Prądnika wiją się trzy urocze, poboczne wąwozy: „Jar Cygański" dziki, z bardzo obfitą roślinnością niskopienną, „Słoddziska" groźny wąwóz, do którego broni dostępu biała skała mocno nadgryziona zębem czasu w walce z ciekawemi natrętami, „Korytania" zaliczana do najpiękniejszych zakątków Ojcowa.



*Widok z Krakowskiej Bramy na grupę skał Rycerskich w Ojcowie.*
*Fot. St. Leszczycki.*

Dalej znajduje się sławna „Brama Krakowska", za nią „Okienko" i „Wilczy Skok", a naprzeciw grupa „Skał Rycerskich" z „Pięciopalcówką" i „Rękawicą" na pierwszym planie, przez lud tak zwane, od kształtów naturalnych. W Ojcowie mnóstwo cudnych grup skalnych, raz nagie ramiona wapienia białego przykrywa jodłowy ciemnozielony płaszcz, to znów opasuje girlant zielonego krzewia i kwiatów. Takie tu mnóstwo specyficznych roślin prastarych, iż Grocie Ojcowa poświęcono kilkanaście poważnych dzieł naukowych. Opo-





*Fragmenty nowej szosy turystycznej, wiodącej z Krakowa przez Ojców i Piaskową Skałę do Olkusza i dalej do Katowic.*

dal nad parkiem znajduje gród Kazimerowski, który tu na pamiątkę ukrywania się ojca swego Władysława Łokietka zamek wieżycowy wybudował i „Ojcowem" nazwał. Przez Ojców przebiega dobra wapienna szosa, Kraków — Ojców — Olkusz — Katowice, toteż ruch turystyczny automobilowy jest bardzo silnie rozwinięty.

Z Ojcowa szlak wybiega, również piękną doliną „Sąspowską", a następnie ponurym jarem „Jamki", słynącym z wielu jaskiń i grot mało znanych („Krakowska", „Kryształowa", „Biała", „Lisia", etc.), wreszcie wydobywa się na brzeg wyżyny, skąd rozlega się potężny widok na miasto, nizinę Wisły i Rudawy, pasmo Tenczyńskie, wał pogórza, Beskidy właściwe z Babią Górą, a w dnie pogodne widoczny jest strzelisty, zębaty masyw Tatr.

Widok najpiękniejszy z czuba skalnego obok Lepianki (o 3 km. na połudn. zach., wzniesionego ponad 500 m. (najwyższy punkt w okolicy Krakowa), gdzie specjalnie wybudowana była wieża widowiskowa, dziś nieodnawiana, niedostępna dla turystów. Szlak opuszcza stąd próg wyżyny i wpada do górnej części wąwozu Bętkówki, aby wskazać olbrzymią grotę „Nietoperzową", dalej zaś polami przez wieś Bębło i Czajowice dociera do trzeciego malowniczego wąwozu „Kluczwody". Tu znajdują się największe w okolicy jaskinie zwane „Wierzchowskiemi" poniżej zaś grota „Bamułowa", dalej szczątki warownej strażnicy bramy skalne niczem nie ustępujące Ojcowskim. Mimoto dotąd wąwóz ten był prawie nie zwiedzany. Stąd ścieżyną nad Rowem Krzeszowickim (zapadłość tektoniczna wykorzystana od Krzeszowic przez rzękę Rudawę), szlak prowadzi do następnego jaru — do Bolechowic. Wieś stara, dobrze zachowana, kościół ma gotycki z XV wieku. Za wsią jar skalisty, zamknięty wspaniałą bramą nagiego wapienia, kilka jaskiń „Sokolich", dwa źródełka, wodospadzik i cudna zieleń lasu i krzewów tworzą nader malowniczą i uroczą całość.



*Klasztor w Czarnej.*

Od wsi Bolechowic zaczyna się jedna z najpiękniejszych części szlaku do Czarnej, mająca około 25 km. długości, możliwa więc do przebycia w jeden dzień Ledwo szlak opuści wąwóz omówiony, podąży w górę do lasu, znów mu kapryśna wola natury rozkazuje zbiec do doliny „Korniowskiej", pięknej i zalesionej, która w dolnej części pozbawiona roślinności, ma charakter pusty i martwy, a nosi nazwę „Kobylańskiej". Lecz nie długo szlak pozostaje w martwym wąwozie, dzikim jarem, stopniami kilkumetrowych wodospadów dźwiga się w górę ku Bętkowicom, poto tylko, aby osiąg-



*Klasztor na Bielanach O. O. Kamedułów*

nąwszy wierzchołek ponownie skryć się w najcudniejszym wąwozie Bętkówki. „Czarne Wrota" prowadzą do doliny, pilnuje jej wyniosła skała „Sokola", baszta skalna z grodziskiem przedhistorycznym na szczycie „Iglica", „Sowa" i t. d. Osobliwością piękny wodospad. (dawniej dwa, lecz te zniszczone zostały ręką zbyt skwapliwego człowieka). Za doliną Bętkowską szlak przechodzi przez jeszcze jedną dolinę, a mianowicie „Szlarską", gęsto zamieszkałą, lecz mimoto piękną dzięki swej rozciągłości i szmaragdowemu kobiercowi łąk i lasów spowitych różnorodną skalą zieleni. Stąd 3 km w dół potokiem, spotyka się dużą pstrągarnię w Dubiu, czynną rok cały, osobliwość nielada jeśli się zważy niskie położenie wód (około 200 m. w. p. m.), a szlachetny gatunek pstrąga. Dalej szlak podchodzi znów w górę, wspina się na „czarną górę" Dębnika. Jej „czarność" uzasadniona jest pokładami czarnego warmuru, z którego przyozdobiono niejeden kościół, a nawet znaleźć go można w katedrze na Wawelu. To też wieśniacy tamtejsi dumni są z tego skarbu przyrodzonego, lecz go „szanować" nie umią, budują sobie stajnie i chlewy z marmuru! Opodal dolina „Eljaszówka" z klasztorem w Czernej „Djablim mostem", źródełkiem „Miłości". Piękna dolina ozdobiona jest starożytnemi murami klasztoru. Zakątek przyrody tworzy całość z zabytkiem historycznym! Szlak teraz zmienia kierunek z zachodniego na południowy, i wijąc się równolegle do wód Eljerzówki podąża ku miastu Krzeszowicom. Tu źródło siarkowe, pałac Potockich z cennemi zbiorami, park miejski, stacja kolejowa. Miasteczko zwiedzić można w ciągu ½ godziny. Ruszamy dalej na południe. Osada przemysłowa Tenczynek, kopalnia węgla, browar, ect. Nie można go pominąć przy wycieczkach szkolnych. Dalej o 6 km. ruiny olbrzymiego zamku Tenczyńskich, dumnie sterczące wśród puszczy leśnej. Lasem szlak biegnie dalej. Za wsią Zalesiem kamieniołomy porfiru czerwonego. Dno jednego z nich zalane jest taflą zielonych wód, sprawia to niesamowity widok na tle czerwonej kamiennej ściany. W następnej wiosce Sance, ciekawy dwór i kościół — a dalej wielki i znany ogółowi wąwóz „Mnikowski". Mników prócz malowniczości, słynie z olbrzymich wykopalisk narzędzi krzemiennych człowieka przedhistorycznego, tu była jedna z ostatnich placówek konfederatów Barskich. Z Mnikowa wydobywa się szlak w pola, łąki, lecz potem zapędza go znów w wąwóz „Brzozkwirzki". Wąwozik miły i ładny jak wszystkie, posiada groty, skały, las, krzewy i pastwiska, wart jest zobaczenia. Stąd szlak trzyma się dróg polnych, osobliwością grota w Kryspinowie, której dno zalane jest wodą. Jedyne podziemne jezioro w okolicy Krakowa. Za Kryspinowem las Bielański, w ów wpada szlak, między dróżkami zawija „Lea", „Jockowy jar", przełęcz przegonalską. Ostatni raz wspina się na wzgórze św. Bronisława, przechodzi przez „Sikornik", wstęgą opasuje Kopiec Kościuszki (najpiękniejszy punkt widokowy 333 m. n. p. m.) i wreszcie aleją kasztanową opada ku Salwatorowi i miastu.



*Zamek w Piaskowej Skale.*

*Fotografie dr. W. Medwecki.*



*Fragment zamku w Korzkwi.*

Do „początku" i „końca" szlaku dogodna istnieje komunikacja tramwajowa i autobusowa poza tem niezbyt odległe oba punkty od centrum miasta udostępniają szlak szerokim masom, w dnie wolne od zajęcia. Szlak cieszy się coraz to większym wzięciem i uznaniem, wartoby więc o czemś podobnym pomyśleć w okolicy innych miast Polski.

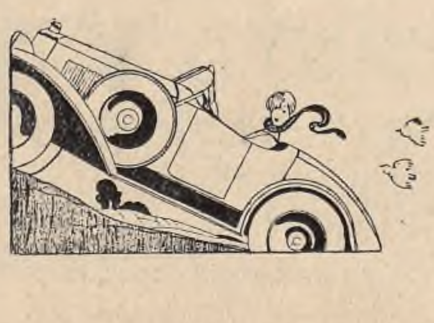
# Smoła węglowa i benzol — a zagadnienia nowoczesnej komunikacji

W związku z coraz bardziej postępującą motoryzacją środków komunikacyjnych, szczególnego znaczenia nabrała w ostatnich czasach sprawa zapewnienia sobie dostatecznie obfitych źródeł materjałów pędnych, oraz sprawa wykończenia dostatecznie gęstej sieci dróg, należycie przystosowanych do ruchu samochodowego.

W pomyślnem rozwiązaniu tych zagadnień w coraz większej mierze zaczynają uczestniczyć *benzol* — jako jeden z najszlachetniejszych materjałów pędnych i *smoła węglowa*, znajdująca coraz większe zastosowania przy budowie nowoczesnych dróg automobilowych.

Szczególnemi zaletami benzolu jako materjału pędnego są przedewszystkiem: jego zdolność do wytrzymywania wysokich ciśnień (kompresji), zupełny brak skłonności do t. zw. „stukania", znaczna wydajność energetyczna oraz jego zdolność tworzenia doskonałych mieszanek spalinowych z innemi materjałami pędnemi — z benzyną oraz spirytusem. Ostatnie mieszanki są szczególnie ważne w Polsce ze względu na naglącą potrzebę szerszego niż dotychczas zastosowania nadprodukcji krajowej spirytusu do celów technicznych. Zalety te czynią z benzolu coraz chętniej poszukiwany materjal pędny do motorów.

Niemniejsze znaczenie posiada smoła węglowa w budownictwie nowoczesnych dróg automobilowych. Intensywny ruch samochodowy wymaga by drogi otrzymały nawierzchnie możliwie równe oraz elastyczne, chroniące tak pojazdy samochodowe, jak same drogi, przed zbyt wczesnem zużyciem. Zadania te znakomicie spełnia smoła węglowa w użyciu swem do budownictwa t. zw. „dróg smołowych" — jako doskonały materjał wiążący oraz tworzący nawierzchnię dróg elastyczne, nieprzemakalne (zatem dobrze konserwujący podłoże dróg), równe i gładkie (jednak nie śliskie), a nadto prawie zupełnie wolne od pyłu i przytłumiające hałas ruchu ulicznego. W własnościach tych należycie spreparowana smoła drogowa nie ustępuje nawet najlepszym asfaltom naturalnym, nad któremi ma tę wyższość, iż jest materjałem znacznie tańszym. Dzięki temu smoła węglowa znajduje coraz szersze zastosowanie przy budowie nowoczesnych dróg automobilowych i to nawet w krajach, dysponujących lub mogących na dogodnych warunkach otrzymać asfalty naturalne. Do budowy nowych i utrzymywania starych dróg smołowanych konsumują obecnie np. Anglja przeszło 700.000 ton, Francja 400.000 ton, Niemcy 150.000 ton smoły drogowej rocznie. U nas dotychczasowe zużycie smół drogowych jest jeszcze stosunkowo bardzo małe, jednak na skutek naszych Kongresów Drogowych i dzięki zrozumieniu tych spraw przez miarodajne czynniki, zużycie to coraz bardziej wzrasta.



Głównym producentem smoły węglowej i benzoli jest u nas górnośląski przemysł koksowniczy. Przerób uzyskiwanych w koksowniach surowych produktów węglopochodnych (smoła surowa i benzol surowy) uskuteczniany jest przez

ZWIĄZEK KOKSOWNI,
SP. Z. O. O., KATOWICE
UL. POWSTAŃCÓW 49,

którego zakłady chemiczne w Hajdukach przerabiają rocznie przeszło 100.000 ton tych produktów. Sprzedaż benzoli, siarczanu amonu i t. d., Zw. K. prowadzi samodzielnie, natomiast sprzedaż właściwych produktów smołowcowych, za pośrednictwem

SYNDYKATU DLA PRODUKTÓW SMOŁOWCOWYCH, SP. Z. O. O.,
KATOWICE,
UL. POWSTAŃCÓW 49.

Uświadamiając sobie nadto w całej pełni wielkie znaczenie jaknajszerszego wprowadzenia w kraju budownictwa dróg smołowanych, Zw. K. założył i prowadzi samodzielne przedsiębiorstwa dróg smołowanych pod nazwą

„SMOŁODROGI", TOW. BUDOWY DRÓG SMOŁOWANYCH,
SP. Z O. O., KATOWICE,
UL. POWSTAŃCÓW 49,

wykonująca wszelkie prace, wchodzące w zakres budownictwa dróg smołowanych: smołowanie nawierzchniowe, dywanowe, wgłębne oraz jako specjalność smołobeton i t. p.

# ZJAZDY GWIAŹDZISTE

Zjazdy gwiaździste należą do najpopularniejszych imprez samochodowych w Polsce.

Odbyty dnia 2 sierpnia b. r. zjazd do Katowic przyniósł bardzo ciekawe rezultaty.



*Citroen C. 6 w drodze na zjazd gwiaździsty pokonuje zwycięsko piaszczyste bezdroża, zwane złośliwie »polskiemi drogami«.*

Samochód Citroen C. 6, prowadzony przez p. Dzierlińskiego, zajął drugie miejsce za 100 konnym samochodem Mercedes - Benz, przebywając w 18 godzin 1204 kilometrów ze średnią szybkością 69 klm/godz., wyprzedzając długi szereg wozów najwyższej klasy.

Należy podkreślić fakt, że w łódzkim zjeździe Citroen zajął 2 i 3 miejsce, w krakowskim — 2 miejsce, w poznańskim zdobywa cenną nagrodę Wielkopolskiego Automobliklubu, w wołyńskim, prowadzony przez p. hrabinę Romerową, w próbie szybkości, bije wszystkich konkurentów, w pomorskim zdobywa złotą plakietę.

Godnem jest uwagi, że we wszystkich tych imprezach Citroen zajmując drugie miejsce, był wyprzedzany jedynie przez wozy daleko droższe i należące do najwyższej klasy.

Jeśli do powyższych rezultatów dodamy zdobycie dwuch pierwszych miejsc w Jeździe Zimowej Kraków — Zakopane, zwycięstwo w kategorji turystycznej w I wyścigu na lodzie, a przedewszystkiem sukcesy w IX Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski, gdzie Citroen zdobył bardzo cenne nagrody za największą regularność jazdy oraz za osiągnięcie najlepszego rezultatu raidu (bez uwzględnienia prób szybkości), to musimy bezstronnie przyznać, że samochody Citroen wykazały naprawdę dużą sprawność i wytrzymałość, wykazując jednocześnie, że świetnie nadają się na nasze, trudne dla samochodów drogi.

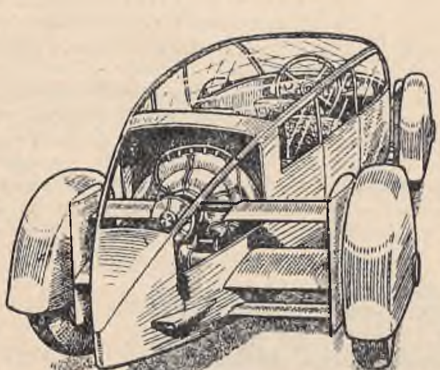




# Technika

## SAMOCHÓD NIEZNISZCZALNY

Jeden z wielkich uczonych francuskich, specjalista w sprawach tyczących metalurgji zakomunikował Akademji Nauk o ciekawem odkryciu, polegającem na wynalezieniu nowego gatunku stali, który dzięki swej wytrzymałości znacznie przewyższa nawet najlepsze gatunki stali będące obecnie w użyciu.



*Stosowanie gatunków stali niezwykle odpornych pozwoliłoby na budowanie samochodów z napędem turbin wybuchowych bardziej lekkich, a jednocześnie o mocy równej silnikom obecnym.*

Poczynione już zostały długie próby i odnosi się wrażenie, że słynna Hispano, prowadzona przez znanego fabrykanta karoserji Weymanna, która odniosła tak wielki sukces na torze Indianopolis, podczas meczu franko-amerykańskiego, zawdzięczała swą wytrzymałość właśnie zastosowaniu przy jej konstrukcji nowego gatunku stali.

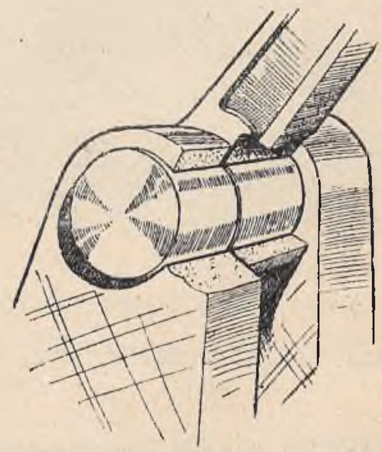
Na próbnym silniku, ścianki cylindrów, którego wykonane zostały częściowo z nowego gatunku stali, częściowo zaś ze zwykłego, przejechano przestrzeń 30.000 klm.

Zauważono, że zużycie gładzi cylindra, wykonanej ze stali zwykłej osiągnęło czterdzieści setnych milimetra, podczas gdy zużycie gładzi wykonanej z nowego gatunku stali wyniosło zaledwie dwie setne milimetra, t. j. 20 razy mniej.

Próby dokonane na silniku samolotowym, pracującym bez przerwy w ciągu 100 godzin wykazały zużycie gładzi cylindra wykonanej ze zwykłej stali wynoszące dziesięć setnych milimetra, podczas gdy cylindry wykonane z nowego gatunku stali pozostały nie naruszone.

Zużycie oliwy, wzrastające w miarę zużywania się cylindra, które w wypadku silnika samolotowego, o którym mowa, zwiększa się po stu godzinach jego pracy z 8 gramów przypadających na konio-godzinę na 15 gramów, przy zastosowaniu do budowy cylindrów nowego gatunku stali, nie przekracza 2 gramów na konio-godzinę, zarówno na początku, jak i na końcu próby.

Mówi się nawet o możliwości zmontowa-



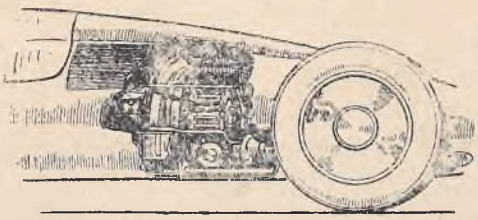
*Korba zmontowana bezpośrednio na wale głównym będzie z pewnością wielką nowością chwili obecnej.*

nia korb bezpośrednio na wale głównym nie stosując panewek bronzowych wylanych białym metalem, łożysk kulkowych, etc.

Jest łatwe do przewidzenia, jakie wypływałyby konsekcwencje z tego wynalazku, gdyby cena nowego gatunku stali mogła być dostatecznie obniżona i gdyby obróbka jego nie była zbyt kosztowna.

Wyobraźmy sobie motory zdolne do „życia" dwadzieścia razy dłuższego, aniżeli silniki obecne.

Maszyna, która w obecnych warunkach pracuje np. 5 lat, mogłaby służyć nam 100 lat. Narażona byłaby ona na wyjście z mody, lecz w każdym razie bylibyśmy pewni, że w ciągu okresu czasu korzystania z niej nie potrzebowalibyśmy dbać o części zamienne, wyjątek stanowiłoby tylko ogumienie.



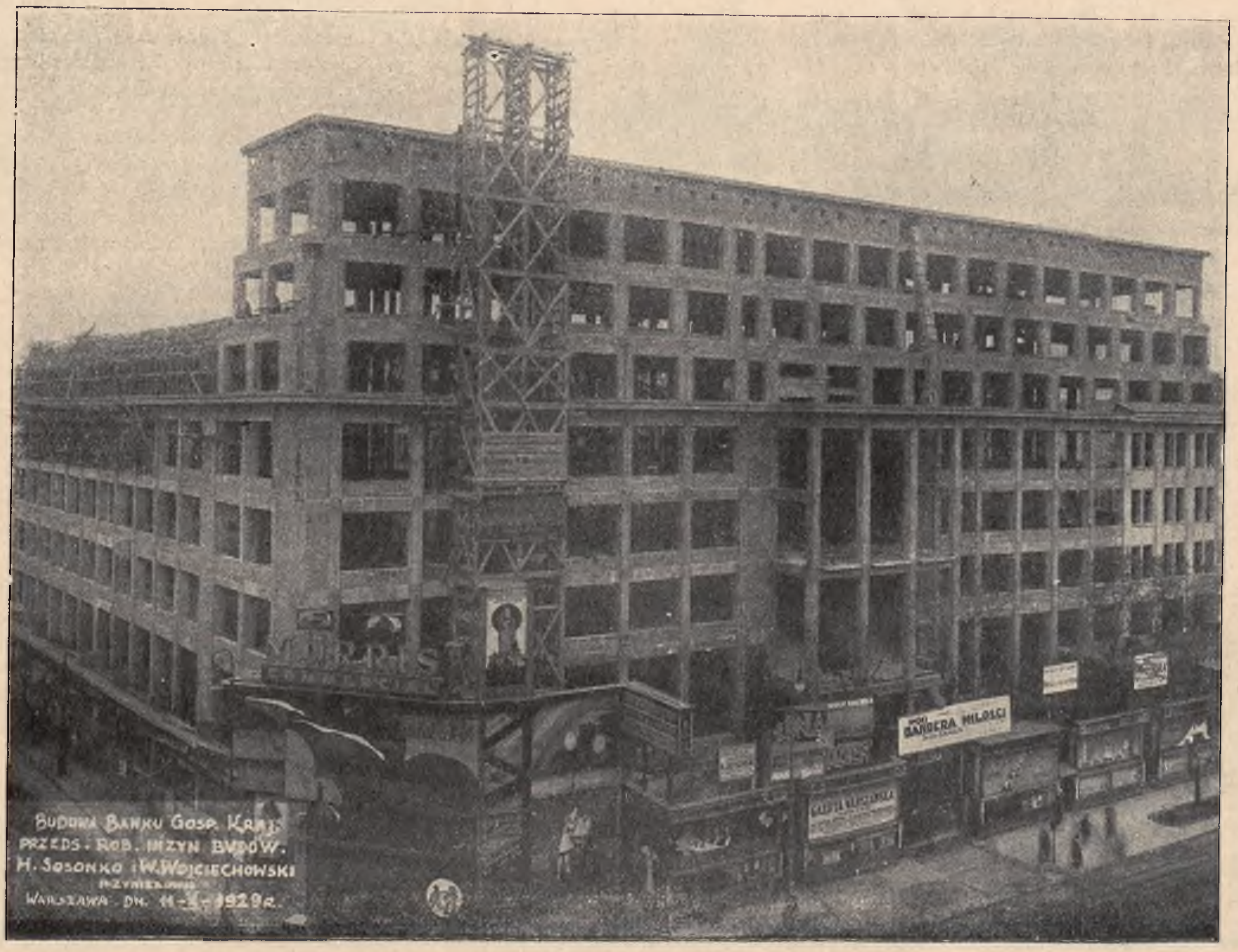
*Zastosowanie turbin do napędu samochodów pozwoliłoby na osiągnięcie gamy szybkości bardzo rozległej, a tem samem możliwości usunięcia skrzynki. Samochód sportowy byłby bardzo miły w prowadzeniu.*

A gdyby nawet wysoka cena nowego gatunku stali podniosłaby znacznie cenę nabywczą samochodu, czyż uwolnienie nas od kosztów konserwacji i reperacji nie zamortyzowałoby nam prędko wozu?

Możemy nawet przewidywać, że ten nowy gatunek stali mógłby pozwolić na zastosowanie do napędu samochodów, turbin wybuchowych, konstrukcja których wymaga stosowania bardzo wytrzymałego i odpornego metalu.

Jak więc widzimy chodzi o odkrycie wielkiej wagi i znaczenia, mogące konstrukcję samochodów pchnąć na nowe tory.

**Inż. A. K. Landau.**




PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNO-BUDOWLANYCH

# H. SOSONKO i W. WOJCIECHOWSKI

INŻYNIEROWIE

**Warszawa, Krucza 8, tel. 401-84. Budowa 35-47. Składy przy ul. Spiskiej 1, tel. 330-33**

---

Firma wykonywa wszelkie roboty w zakres budownictwa wchodzące z uwzględnieniem robót kolejowych i portowych. Specjalnością firmy są roboty żelbetowe i kamieniarskie. Właściciele przedsiębiorstwa inżynierowie H. Sosonko i W. Wojciechowski, pracując przez szereg lat w poważnych firmach na stanowiskach kierowniczych, wykonali wiele robót z dziedziny budownictwa nadziemnego, kolejowego i portowego.

W roku 1929 firma przystąpiła do budowy gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie przy zbiegu ulic Al. Jerozolimskiej i Nowego Światu, którą do chwili obecnej wykonywa.

W ciągu 120 dni roboczych firma wykonała około 8.000 $mtr^3$. żelazobetonowej konstrukcji oraz około 4.000 $mtr^3$. muru, 100 ton konstrukcji żelaznej świetlików, a poza tem cały szereg innych drobnych robót, na sumę ca. 400.000 złotych.

Przedsiębiorstwo rozporządza bogatym inwentarzem niezbędnym do prowadzenia robót budowlanych, a mianowicie: betoniarkami, żórawiami, windami, kolejką wąskotorową, wywrotkami oraz taborem samochodowym. Nadto posiada urządzenia mechaniczne do obróbki kamieni przy pomocy sprężonego powietrza.

# Sport



*Komandor zamyka trasę przed wyścigiem.*

## WYŚCIGI LWOWSKIE

Zawody lwowskie, wyznaczone na dnie 7-go i 8-go września, stanowiły zamknięcie oficjalnego sezonu sportowego. Wyścig płaski na przestrzeni 20 klm. szosy Stryjskiej stanowi ostatnią rozgrywkę o mistrzostwo automobilowe Polski. Los mistrzostwa już po wyścigu tatrzańskim był przesądzony. Utracił szanse do tytułu mistrza Ripper wskutek nieukończenia raidu i wyścigu łódzkiego, natomiast inż. Liefeld uległ wypadkom na wyścigach górskich w Ojcowie i Zakopanem. Na pierwszem miejscu w tabeli okazał się Maurycy hr. Potocki, który biorąc udział we wszystkich zawodach, zajmował drugie lub trzecie miejsce.

Ponieważ ostatnia rozgrywka nie byłaby decydująca, Małopolski Klub Automobilowy zrezygnował z organizowania wyścigu na Stryjskiej szosie. Odbyła się w dniu 7.IX jedynie próba szybkości, której wynik został zaliczony w poczet rozgrywek o mistrzostwo. Próba odbyła się w godzinach porannych, bez udziału publiczności i prasy.

Z pośród kandydatów do tytułu mistrza startował jedynie M. hr. Potocki na Austro-Daimlerze. Na trzecim kilometrze przed metą urwał się tłok w silniku. Mimo to zawodnik nie przerwał jazdy i ukończył próbę z poważnie zdezelowanym silnikiem, osiągając przeciętną 106 klm./godz. W wyniku tej próby Maurycy hr. Potocki został oficjalnie uznany za mistrza automobilowego Polski na rok 1930.

Zaznaczayć przytem wypada, że mistrzostwo zostało sumiennie przez M. hr. Potockiego wypracowane. Nie mając za sobą tak znacznej rutyny, jak jego rywale, stawał do wszystkich zawodów, stale podnosząc poziom swej klasy i imponując ambicją sportową.






*Trybuna sędziowska. Cyfry na mostku wskazują każdemu zawodnikowi ilość pozostałych do mety okrążeń.*

Cały nacisk położył M. K A. na organizację wyścigu okrężnego na ulicach Lwowa w dniu 8 b. m. Tego rodzaju wyścigi są praktykowane niezmiernie rzadko ze względu na niezwykłe trudności organizacyjne. Przyznać należy, iż lwowianie wywiązali się ze swego zadania znakomicie i skomplikowana impreza sportowa odbyła się bez usterek.

Trasę wybrano dość trudną: od startu z ulicy Pełczyńskiej trasa przez ostre zakręty na placu św. Zofji idzie zakrętami w górę po szosie Stryjskiej. Od szkoły kadetów następuje spadek, najbardziej gwałtowny przy wylocie na ul. Pełczyńską.

Przygotowanie trasy wymagało olbrzymiego nakładu pracy. Dla umożliwienia komunikacji z miastem mieszkańcom izolowanej trasą dzielnicy zostały przerzucone przez ulicę prowizoryczne mostki. Na całej przestrzeni wiraże były zabezpieczone workami z piaskiem. Zarówno podczas treningów, jak i samego wyścigu te worki oddały znaczne usługi zawodnikom, chroniąc ich przed rozbiciem maszyn.

Główną atrakcją wyścigu był równoczesny start maszyn, poraz pierwszy w Polsce stosowany. Rozpoczęła wyścig kategorja samochodów turystycznych. Na starcie stanęło siedem maszyn. Ponieważ w jednym rzędzie maszyny nie zmieściłyby się, ustawiono je w szachownicę na podstawie uprzednio dokonanego losowania.

Na znak, dany przez startera, zawodnik musiał rozruszać silnik i ruszyć z miejsca. Już ze startu najlepiej ruszyła p. Marja Koźmianowa na swoim sportowym Austro-Daimlerze. Po pierwszem okrążeniu samochody szły już w znacznych odstępach w zależności od mocy maszyn. Za prowadzącą wyścig p. Koźmianową podążał sportowy Stutz p. Kaplińskiego. Dalej szły Lancje pp.: Reima i Łępkowskiego, Fragi inż. Sroubka i Chrząszcza, na końcu zaś trzymał się flegmatyczny Buick p. Szaszkiewicza.

Na całej przestrzeni siedmiu 3-kilometrowych okrążeń wyścigu p. Koźmianowa brawurowo prowadziła wyścig i wygrała w czasie 18 minut 56 sek. z przeciętną 67.43 klm./godz. Ten wynik, osiągnięty przez kobietą w silnej konkurencji, stanowi zjawisko niecodzienne, godne najwyższego uznania.



*Start samochodów kategorji turystycznej.*

Z kolei stają na starcie maszyny wyścigowe, wypełniając powietrze graniem swoich motorów. Jest ich pięć: cztery Bugatti i jeden Austro-Daimler.

Po sygnale startera wszystkie maszyny w mgnieniu oka zrywają z miejsca. Najlepiej startuje Maurycy hr. Potocki. Jednakże już na pierwszem okrążeniu Liefeld na swoim Daimlerze minął groźnego rywala i równocześnie ustalił rekord trasy — 2 min. 12 sek. Odtąd na przestrzeni całych 17 okrążeń trwa walka o pierwsze miejsce pomiędzy Liefeldem i Potockim. Liefeld odsadził się od rywala o 14 sekund i jechał dalej, nie forsując maszyny, przebywając okrążenie przeciętnie w ciągu 2 min. 15 sek.

Taki układ na pierwszych miejscach utrzymał się do końca wyścigu. Liefeld wygrał w czasie 38 min. 12 sek. z przeciętną 81,32 klm./godz.

Ripper tego dnia pokazał jazdę brawurową, wszakże zajął dopiero trzecie miejsce, bowiem stracił całe okrążenie na naprawę silnika. Heller na Bugatti już na czwartem okrążeniu spadł z trasy, natomiast piąty zawodnik — Fr. hr. Mycielski nie wykazał wielkich zalet sportowych, uzyskując na wyścigowej Bugatti przeciętną 71,43 klm./godz..

Trzeci akt zawodów stanowił wyścig samochodów sportowych. Na starcie stanęły trzy Bugatti, prowadzone przez pp.: Liptaya, Januszkowskiego i inż. Boguckiego, Austro - Daimlery Adama hr. Potockiego i Widawskiego oraz Alfa - Romeo p. Skolimowskiego.

Na treningach już przewidywano, że największe szanse posiada Skolimowski. Przypuszczenia te znalazły potwierdzenie w wyścigu. Skolimowski prowadził na przestrzeni wszystkich dziesięciu okrążeń, wygrywając wyścig w czasie 24,06 z przeciętną 75,84 klm./godz.. O drugie miejsce toczyła się zażarta walka pomiędzy A. Potockim i Liptayem. Na przestrzeni trzech okrążeń Liptay daremnie usiłował minąć Potockiego, jadącego na pięciu cylindrach. Pozwoliło to Skolimowskiemu wygrać wyścig bez walki. Na drugie miejsce wyszedł ostatecznie Liptay, trzecie utrzymał z trudem Potocki.

Januszkowski wycofał się z wyścigu już po dwuch okrążeniach wskutek rozbicia łożyska w silniku, natomiast inż. Bogucki uległ nieszkodliwemu zresztą wypadkowi.

Najpiękniejszy styl jazdy w tej kategorji wykazał p. Widawski. Mimo spóźnienia o całe dwie minuty na starcie, omal nie wyszedł on na trzecie miejsce. Jadąc z niepospolitą brawurą na starej i ciężkawej maszynie potrafił ustalić rekord okrążenia w swojej kategorji.

Wyniki sportowe, osiągnięte w wyścigu i olbrzymie zainteresowanie pośród szerokich mas publiczności przekonały sceptyków (do których zresztą należał i piszący te słowa), że mimo pewnych cech ujemnych, wyścig lwowski spełnił znakomicie swe zadanie w zakresie propagandy sportu automobilowego.

i. k.





# Poznańska Kolej Elektryczna

Istniejące w Poznaniu od r. 1880, urządzenia tramwaju konnego, przejęte zostały w r. 1896 przez Sp. Akc. o kapitale akcyjnym 1 miljona marek niem., która w dwa lata później uruchomiła pierwsze 3 linje tramwajowe. Ogólna długość torów wynosiła w chwili otwarcia ruchu 16.5 km., po których kursowało 25 wozów i 10 doczepnych. Z rozwojem miasta w szybkiem tempie zwiększył się stan posiadania Spółki. W roku 1913 długość toru wynosiła 43.8 km, a tabor składał się z 78 wozów motorowych i 46 doczepnych. Ilość pasażerów przekroczyła 13.6 miljonów wobec 3.2 milj. w r. 1898. Kapitał akcyjny podniesiono do 3 milj. 600 tys. mk. niem.

Dalszy rozwój przedsiębiorstwa przerwany został na okres prawie 10 lat przez wojnę światową i spowodowane nią trudności ekonomiczne. W r. 1923 przejęto Poznańską Kolej Elektryczną z rąk niemieckich, przyczem magistrat nabył 78% akcji, delegując zarazem swych przedstawicieli do Rady Nadzorczej. Prezesem tejże jest od tej pory prezydent miasta p. Cyryl Ratajski. Dyrektorem Sp. jest od r. 1921 p. inż. P. Nestrypke. Od chwili stabilizacji waluty rozpoczyna się drugi okres rozwoju przedsiębiorstwa. Równolegle z akcją renowacyjną, mającą na celu wymianę zniszczonych w czasie wojny urządzeń towarowych, sieci, taboru i t. p. postępuje rozbudowa wszerz, spowodowana m. in. znacznem powiększeniem miasta Poznania przez przyłączenie gmin podmiejskich. Dla ułatwienia komunikacji dla tych przedmieść wprowadzono prócz powiększenia w ostatniem 5-leciu długości torów o 25 procent i taboru o 27 procent, także inne środki lokomocji; autobusy, których eksploatacje rozpoczęto w r. 1925 i trolleybusy wprowadzone w r. 1930, jako pierwsze w Polsce.

Głównym bodźcem dla jaknajwiększego usprawnienia komunikacji miejskiej była P. W. K. W związku z nią przeprowadzono kapitalny remont urządzeń. Rozszerzono znacznie sieć, doprowadzając ją do terenów wystawowych, zwiększono tabor przez nabycie 20 wozów motorowych, 18 podwozi autobusowych i 3 trolleybusowych, prócz tego wykonano samodzielnie w rozszerzonych w tym celu warsztatach 20 wozów doczepnych, 18 karoserji do autobusów i 2 do trolleybusów. Te wielkie inwestycje i remonty spowodowały wzrost kosztów bieżących, wobec czego współczynnik eksploatacyjny wynoszący około 50% zwiększył się w r. 1928 do 62% i w r. 1929 do 64%.

Szczególną uwagę zwraca się na opiekę społeczną dla pracowników i ich rodzin. Założono dla dzieci ochronkę, szkołę robót ręcznych, kroju i szycia, dla żon pracowników: kursy gotowania, kroju i szycia. Ponadto bibljotekę, orkiestrę, chór, oddział sportowy. Instytucje te mieszczą się w specjalnym budynku na ten cel wybudowanym, w którym również znajduje się sala na 300 osób. Odbywają się tu wykłady, przedstawienia i t. p. imprezy dla personelu. W budowie znajduje się wielka kolonja mieszkaniowa, obejmująca 300 domków 2-rodzinnych o nowoczesnej architekturze.



# Motocykl

## Motocyklowe mistrzostwa Polski

Wyścig pod Grudziądzem, według oficjalnego programu, w którym figurowały nazwiska najlepszych jeźdźców Polski, zapowiadał się interesująco, lecz pech niemiłosierny ścigał ich od pierwszych rund. Odpadli z konkurencji, w czasie wyścigu, zawodnicy tej miary, co Alvensleben, Łapin Drygas, Buda, Ziółkowski, i parokrotny Mistrz Polski — Poschadel, junior. Pierwsi mieli defekty maszyn, ostatni zaś uległ tragicznemu wypadkowi w czasie brania wirażu. Stan Rolfa Poschadla po wypadku był bardzo ciężki, uległ on złamaniu kręgosłupa.

Poniżej podajemy wyniki wyścigów, zaznaczając, że z 29-ciu zawodników ukończyło bieg — 9-ciu; świadczy to o morderczem tempie, w jakiem wyścig odbył się.

Poznańczycy wywieźli z Grudziądza 90% nagród, również i nagrodę przechodnią Automobilklubu Polski, — zdobył ją Tadeusz Koszczyński.

**Wyniki:**

**Klasa 6 — 175 ccm. (240) klm.)**
I-szy Weyel, „Unja" — Poznań (na motocyklu James). czas: 4,09,20 godz., przeciętna 57,754 klm./godz.

**Klasa A. — do 250 ccm. (240 klm.)**
I-szy Pianowski, „Gedanja" — Gdańsk (motocykl A. J. S.) czas: 2,55,10 godz., przeciętna 82,207 klm./godz. II-gi Wargin, W. K. M. — Poznań (na D. K. W.) czas: 3,12,26 godz., przeciętna 74,810 klm./godz. III-ci Nagengast, „Unja" — Poznań (motocykl Rudge Whitworth) czas: 3,44,53 godz., przeciętna szybkość 64,033 klm./godz.

**Klasa B. — 350 (300 klm.)**
I-szy Koszczyński, „Unja" — Poznań (na mot. Motosacoche) czas: 3,19,24 godz., przeciętna szybkość 90,270 klm./godz. II-gi Turkiewicz, „Unja" — Poznań (na mot. A. J. S.) czas: 3,44,45 godz. przeciętna 80,089 klm./godz.

**Klasa C. — do 500 ccm. (300 klm.)**
I-szy Radzicki Willi, K. M. Grudziądz (na mot. Ariel) czas: 3.29,52 godz. przeciętna 85,768 klm./godz. (z powodu niezastosowania się do regulaminu W. Radzicki został zdyskwalifikowany).
II-gi Czerniak, „Unja" — Poznań (na mot. Rudge Whitworth) czas: 3.25,55, przeciętna 87,422 klm./godz. III-ci Hevelt, „Gedanja" — Gdańsk (na mot. Triumf Cov.) czas: 3.43,06 godz., przeciętna 80,682 klm./godz.

**Klasa D. — ponad 500 ccm. (300 klm.)**
I-szy Miłodawski, „Unja" — Poznań (na mot. B. M. W.) czas: 3.57,06 godz., przeciętna 75,967 klm./godz.



# KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

## Zniżki i Udogodnienia

**HOTELE I PENSJONATY.**

Bydgoszcz — Bar „Ul", Gdańska 15 (10% zniżki).

Kazimierz nad Wisłą — Kawiarnia „Zdrowie", Rynek, „pod Krzysztofem".

Kazimierz nad Wisłą — Hotel Polski i Restauracja Br. Berensa.

Kielce — Hotel „Bristol" (20% zniżki).

Pińsk — Hotel Angielski (25% zniżki).

Piotrków — Hotel Wileński.

Popowo nad Bugiem — Pensjonat.

Tarnów — Hotel Polski, Kolejowa 5.

Warszawa—Hotel Angielski (10% zniżki).

Warszawa — Hotel Royal (10% zniżki).

Wieluń — Hotel Warszawski.

Zamość — Hotel Centralny.

**FIRMY SAMOCHODOWE.**

Bydgoszcz — J. Wróblewski, ul. Dr. E. Warmińskiego 10 (10% zniżki), „Autotechnika", ul. Hermana Frankego 1 (10% zniżki), Kursy Kierowców Samochodowych Z. Kochańskiego (20% zniżki). Kielce — Dom Handlowy „American — Auto", Sienkiewicza 55 (10% zniżki). Lwów — S. A. Gazolina, Sapiechy 3 (5% zniżki od benzyny i 10% od smarów). Poznań — Spółka Naftowa Szczęsny Tarnowski, sp. o. o. Przedstawicielstwo S. A. Gazolina w Borysławiu (10% zniżki od smarów i 5% zniżki od benzyny).

Stacje benzynone powyższej firmy znajdują się: w **Poznaniu, Bydgoszczy, Gnieźnie, Kościanie, Ostrowie, Toruniu, we Wrześni.**

Mościce — Państwowa Fabryka Związków Azotowych (warsztat do dyspozycji).

Piotrków — F. Nowak, Słowackiego 32 (20% zniżki).

Poznań — Przemysł Samochodowy „Rotor", Dąbrowskiego 78-a (10% zniżki).

Przeworsk — Dawid Rodał i S-ka, Dobryszycka 5 (10% zniżki).

Radomsko — Stow. Rolniczo - Handlowe (10% zniżki na oleje).

Tarnów — „Motor", Wałowa 4.

„ — p. Michał Mikoś, Kolejowa 5.

Tarnobrzeg — Firma M. Schlüssel, Rynek (15% zniżki na oleje).

Warszawa—Zakłady Blacharskie „Gryf", Piękna 30 (zakłady autoryzowane).

Warszawa — Tow. Budowy Samochodów „As", Złota 64 (warsztaty autoryzowane).

Warszawa—Zakłady Przemysłowe „Motolechia", Mokotów, Belgijska 5 (10% zniżki).

Warszawa — C. Hartwig, Sp. Akc. Międzynarodowi Ekspedytorzy, Marszałkowska 12 (25% zniżki na składowem i 15% na przeprowadzkach).

Wilno — „Auto-Garaże", Wileńska 26 (10% zniżki).

Towarzystwo Ubezpieczeń „Patria" w Warszawie, udziela wszystkim członkom P. T. K. 10% rabatu.

**STACJĄ OBSŁUGI**
**Polskiego Touring Klubu**
**i Stacja benzynowa**
**Będą uruchomione już w najbliższym czasie.**

## ZNIŻKI KOLEJOWE

1. Członkowie towarzystw turystycznych, należących do Związku Polskich Tow. Turystycznych przy przejazdach w celach turystycznych pomiędzy niżej wyszczególnionemi stacjami (p. 2) mogą korzystać na podstawie członkowskich legitymacyj wzoru ustalonego z 25 proc. zniżki od opłat w/g taryfy normalnej w wagonach kl. I, II i III pociągów osobowych, mieszanych i pośpiesznych w ten sposób, że przejazd pierwotny odbywa się za opłatą normalną, przy przejeździe zaś odwrotnym uiszcza się połowę normalnej opłaty taryf.

2. Ulgę powyższą stosuje się tylko przy przejazdach w relacjach następujących:

a) **Z Warszawy i Łodzi** do: Wisły, Węgierskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Sławska, Broszniowa, Jaremcza, Worochty, Zaleszczyk, Białowieży, Wilna, Helu, Gdyni.

b) **Z Poznania i Bydgoszczy** do: Kartuz, Gdyni, Helu, Wisły, Węgierskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Kruszwicy.

c) **Z Krakowa i Katowic** do: Wisły, Węgierskiej Górki, Zwardonia, Ustronia, Żywca, Jeleśni, Makowa, Suchej Rabki, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Starego Sącza, Rytra, Żegiestowa, Piwnicznej, nadto do Gdyni, i do Helu.

d) **Ze Lwowa** do: wszystkich stacyj kolejowych na szlaku Stryj — Ławoczne, rozpoczynając od st. Synowódzko, Wyżne, a kończąc na st. Sławsko, do Broszniowa, oraz do wszystkich st. kol. na szlaku Stanisławów — Worochta, rozpoczynając od st. Nadwórna, aż do Worochty, pozatem do Zaleszczyk, Zakopanego, Krynicy, Gdyni, Helu.

e) **Ze Stanisławowa** do: wszystkich st. kol. na szlaku Stanisław. — Worochta.

f) **Z Wilna** do: Landwarowa, Druskienik, Białowieży, Suwałk, Naroczy, oraz do Zakopanego, Krynicy, Gdyni i Helu.

## TRYPTYKI

Tryptyki na samochody i motocykle wydaje Polski Touring Klub za pośrednictwem Automobilklubu Polski na warunkach następujących:

**A. SAMOCHODY.**

Książeczka z przepustkami granicznemi (carnet de passages en douanes), dająca prawo przekraczania granic w całej Europie, wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 212.70.

Tryptyk na Niemcy wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 69.50.

Tryptyk na Czechosłowację wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 122.70.

Tryptyk na Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 114.50.

Tryptyk na Czechosłowację i Niemcy wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 151.90.

Tryptyk na Niemcy i Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 143.80.

Tryptyk na Czechosłowację i Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 187.90.

Tryptyk na Rumunję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 112.50.

**B. MOTOCYKLE.**

Książeczka z przepustkami granicznemi wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 112.50.

Tryptyk na Niemcy wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 45.50.

Tryptyk na Czechosłowację wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 59.50.

Tryptyk na Austrję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 56.50.

Tryptyk na Rumunję wraz z międzynarodowem prawem jazdy zł. 56.50.

Przy wyrabianiu książeczki z przepustkami granicznemi oraz tryptyków należy złożyć 200.— zł. kaucji zwrotnej na samochód, na motocykl zaś 100 zł., książeczkę rejestracyjną, prawo jazdy i 2 fotografje, oraz wypełnić przesłane przez nas formularze.

Członkowie zamieszkali na prowincji mogą otrzymać międzynarodowe prawo jazdy, zarówno na samochód, jak i na motocykl, w urzędach wojewódzkich, i wtedy koszt książeczki z przepustkami granicznemi względnie tryptyku zmniejsza się o zł. 18.—. Zbytecznem jest również wówczas przesyłanie książeczki rejestracyjnej, prawa jazdy i 2 fotografje, gdyż dokumenty te wymagane są do wyrobienia międzynarodowego prawa jazdy.

Książeczki z przepustkami granicznemi i tryptyki ważne są na przeciąg 1 roku.

# Zostali przyjęci w poczet członków P. T. K.

Szpryngwald Stefan, Warszawa,
Sender Wacław, Warszawa,
Świerczewska Józefa, Warszawa,
Świerczewski Józef, inż., Warszawa,
Strumph-Wojtkiewicz Stanisław, red., Warszawa,
Spolański Vitalis, Paris, VIII,
Straszewicz Czesław, Warszawa,
Siłakowski Józef, Warszawa,
Stępiński Ludwik, Warszawa,
Sarapata Józef, dr., Warszawa,
Szabłowski Bolesław, Warszawa,
Strumph Henryk, Warszawa,
Sikorski Bronisław, inż., Warszawa (Żoliborz),
Szymański Jan, Warszawa,
Staniszewski Stanisław, Warszawa,
Sikorski Bronisław, dr. gen., Warszawa,
Szulhanowicz Leon, Warszawa,
Stefanowski Bronisław, Warszawa,
Szyndler Bolesław, Warszawa,
Sztorc Michał, Warszawa,
Tow. „Ruch", Warszawa,
Luxemburg Maksymiljan, Warszawa,
Czempińska Marja, Warszawa,
Stefański Jan, adw., Warszawa,
Bertoni F. K., Wien I,
Czarnota Bojarski Michał, Rio de Janeiro (Brazylja),
Tomicki Jan, Warszawa,
Minchejmer Ryszard, Warszawa,
Ossendowski F. A., prof., Warszawa,
Rummel Juljan, dyr., Gdynia,
Lewandowski Alfred, Warszawa,
Ostrowski Wacław, dyr., Warszawa,
Słomiński Zygmunt, inż., Warszawa,
Wanat - Czajkowski M., kpt., Warszawa,
Pęcherski Karol, Warszawa,
Dłużewski Stanisław, Warszawa,
Gantz Alfons, Warszawa,
Knoblech - Sutocka Janina, Warszawa,
Białkinówna Marja, Warszawa,
Donattowa Eugenja, Warszawa,
Oreński Jerzy, Warszawa,
Górecki Roman, gen. dyr., Prezes Banku Gosp. Krajowego, Warszawa,
Orłowicz Mieczysław, dr. Referat Turystyki, Warszawa,
Jabłoński Władysław, Warszawa,
Raczyński Karol, hr., Warszawa,
Wasserab Zygmunt, dr., Bank Gosp. Krajowego, Warszawa,
Kryłów Antoni, Chodaków, p-ta Sochaczew, skrz. p. 39,
Cywińska Irena, Warszawa,
Zwierzchaczewska Wacława, Warszawa,
Czyż Teofil, Warszawa,
Szymański Juljan, dr. Marszałek Senatu, Warszawa,
Morgentalerówna Bronisława, Warszawa,
Brykner Bolesław, Warszawa,
Heller Erika, Warszawa,
Lipiec Filip, Warszawa,
Bukowiecki Teodor, Warszawa,
Bergman Stefan, inż., Warszawa,
Boye Józef, Warszawa,
Bergman Piotr, inż., Warszawa,
Buczyński Henryk, Łódź,
Bienert Kazimierz, Warszawa,
Bukowski Henryk, Warszawa,
Bukojemski Zenon, inż., Warszawa,
Brodzisz Marjan, Warszawa,
Bąkowski Leon, inż., Warszawa,
Beze Aleksander, Notarjusz, Kozienice,
Betcher Emil, Warszawa,
Borkowski Bogumił, Warszawa,
Chróścielewski Stanisław, Warszawa,
Czaplin Marja, Warszawa,
Chmielewski Bronisław, Warszawa,
Czerwiński Henryk, Warszawa,
Cętar Franciszek, inż., Warszawa,
Czarnocki Jan, Warszawa,
Choiński Jan Henryk, Warszawa,
Chorbkowski Bogusław, Warszawa,
Chróścielewski Stanisław, Warszawa,
Chełmowski Konstanty, Warszawa,
Czerwiński Czesław, Warszawa,
Cieślewski Edmund, Warszawa,
Cieński Aleksander, Lublin,
Czajkowski Wacław, Warszawa,
Chodkiewiczówna Faustyna, Warszawa,
Chmieleński Jan, inż., Warszawa,
Ciągliński Wiktor, Warszawa,
Chomicki Oskar, Warszawa,
Moskwa Stefan, Warszawa,
Mysyrowicz Anna, Warszawa,
Skrzynecki Jan, inż., Bydgoszcz,
Szemiński Stefan, Warszawa,
Szejman Szemiński Marceli, inż., Warszawa,
Landau Adolf, inż., Warszawa,
Levittoux Henryk, Sosnowiec,
Lewiss Michał, inż., Warszawa,

### ZNIŻKI ZAGRANICZNE:

Arcachon — Grand Hotel Regina D'Angleterre (10% zniżki).

Boulogne s/m. — Hotel Imperial (5% zniżki).

Juan - Les - Pins — Societe Anonyme Du Boulevard Wilson (30% zniżki).

Madrid — Hotel National (5% zniżki).

Paris — Hotel Mont - Fleuri 21, Avenue De La Grande Armee (10% zniżki).

Sevilla — Hotel Majestic (10% zniżki).

Le Touquet — Hotel Regina (10% zniżki).

Vevey — Grand Hotel d'Angleterre (10% zniżki).

### ZNIŻKI KRAJOWE.

**Bydgoszcz — Warsztaty 8 Kadry Dyonu Samochodowego (15 zniżki).**

Tarnów — Warsztaty Samochodowe i Spawalnia Metali, ul. Nowo - Dąbrowska L. 46 (20% zniżki).



Lange Józef, Warszawa,
de Lavaux Marja, Warszawa,
Lenartowicz Tadeusz, Warszawa,
Łącki Tadeusz, Warszawa,
Łepkowski Józef, Warszawa,
Łubieński Stanisław, inż., Warszawa,
Łukawski Mieczysław, Warszawa,
Lange Romuald, Warszawa,
Landau Edward, Warszawa,
Laskowski Józef, Warszawa,
Trzos Antoni, Czechowice,
Lindenberger Zygmunt, Lwów,
Tomkiewicz Bolesław, Warszawa,
Trzeciak Władysław, kpt, Warszawa,
Boncza Tomaszewski Tadeusz, Warszawa,
Terpiński Stefan, Warszawa,
Tuszyński Adam, Warszawa,
Tichy Jan, inż., Warszawa,
Tomaszewski Marjan, Poznań,
Terlikowski Stanisław, Warszawa,
Noiszewski Bronisław, Warszawa,
Niziołomski Zygmunt, Warszawa,
Nasierowski Izydor, Warszawa,
Nechwilla Franciszek, Warszawa,
Nowakowski Stanisław, Warszawa,
Bukowiński Mieczysław, Warszawa,
Bokałło Włodzimierz, Warszawa,
Budziński Bogumił, Włochy,
Borzecki Adam, Warszawa,
Bergman Alfred, Warszawa,
Bratkowski Tadeusz, Leszno koło Błonia.
Berson Michał, adw., Leszno koło Błonia.
Berson Tomasz, Leszno koło Błonia.
Bogucki Antoni, Warszawa,
Brisch Edward, inż., Warszawa,
Heins Stanisław, Warszawa,
Heryng Tadeusz, Warszawa,
Hirszel Stefan, Warszawa,
Hertz Feliks, Warszawa,
Hendzel Witold, Warszawa,
Hirszel Jan, Warszawa,
Hozer Janusz, Warszawa,
Hordliczka Jerzy, Warszawa,
Hulewicz Stanisław, Warszawa,
Heller Samuel, Warszawa,
Hoborski Maksymiljan, Tarnów,
Olszewski Wacław, dr., Warszawa,
Olsza Tadeusz, Warszawa,
Osiński Tadeusz, Warszawa,
Osmolski Marjan, Warszawa,
Orłowski Zygmunt, Warszawa,
Okoński Henryk, Warszawa,
Okęcki Mieczysław, inż., Warszawa,
Olechnowicz Eugenjusz, Warszawa,
Olszewski Edmund, Warszawa,
Orłowski Konstanty, Krzepice,
Okoń Edward, Tarnów,
Andrzejewski Aleksander, Warszawa,
Aprill Roman, Warszawa,
Adler Roman, Warszawa,
Aprill Stefan, Warszawa,
Augustynowicz Adam, Warszawa,
Altdorfer Bolesław, Warszawa,
Abakanowicz Piotr, Poznań,

Do POLSKIEGO TOURING KLUBU
(SEKCJA SAMOCHODOWA)
W WARSZAWIE, WARECKA 11

Imię i nazwisko ..............................................

Adres ..............................................

Zatrudnienie ..............................................

Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

.............................. dn. .............................. 1930 r.
(Podpis)

„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go i 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Bagatela 3. Tel. 540-22. Redaktor naczelny przyjmuje we wtorki od 13-ej do 14-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką. Konto P.K.O. 22990.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, ⅔ strony Z. 560.—, ½ strony Z. 450.—, ⅓ str. Z. 320.—, ⅙ str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż ⅛ strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor: **Ignacy Kołłupajło.** Wydawca: **„Auto i Turysta"**, Sp. z o. c

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Ordynacka 3, tel. 44-59.


RUCH
POLSKA ZBROJNA
NAOKOŁO ŚWIATA
KURJER CZERWONY
GAZETA POLSKA
DOBRY WIECZÓR
PISMA I CZASOPISMA
Z CAŁEJ POLSKI POSIADAJĄ
KSIĘGARNIE KOLEJOWE TOW. „RUCH"
J. MOORE